Um livro que se dirige ao arquitecto,
ao urbanista,
ao habitante da cidade.
Que significa realmente a forma da cidade
para quem vive nela?
Que pode fazer o urbanista
para tornar mais viva
e memorável a imagem da cidade?

edições 70

ISBN
9 789

15

KEVIN LYNCH

A IMAGEM DA CIDADE

711 40973
987
ex. 3

KEVIN LYNCH

A IMAGEM DA CIDADE

ARTE & COMUNICAÇÃO

edições 70

Título original: *The Image of the city*

© 1960 by the Massachusets Institute of Technology and the President and Fellows of Harvard College

Tradução de Maria Cristina Tavares Afonso

Capa de Edições 70

Depósito legal n.º 137129/99

ISBN 972-44-0379-3

Direitos reservados para todos os países de língua portuguesa por Edições 70, Lda.

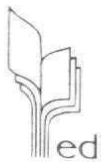
EDIÇÕES 70, LDA.
Rua Luciano Cordeiro, 123 - 2.º Esq.º – 1069-157 Lisboa / Portugal
Tel.: 21 3190240
Fax: 21 3190249

Esta obra está protegida pela lei. Não pode ser reproduzida, no todo ou em parte, qualquer que seja o modo utilizado, incluindo fotocópia e xerocópia, sem prévia autorização do Editor. Qualquer transgressão à lei dos Direitos do Autor será passível de procedimento judicial.

KEVIN LYNCH

711.40973
L98i
6x.3

A IMAGEM DA CIDADE



edições 70

Localização: _____

ASSOCIAÇÃO SALGADO DE OLIVEIRA
DE EDUCAÇÃO E CULTURA
BIBLIOTECA DA UNIT
Registro Nr.º: 59516
Data: 6 / 11 / 2002

Associação Salgado de Oliveira de Educação e Cultura
Biblioteca - UNIT

PREFÁCIO

Este livro debruça-se sobre o aspecto das cidades e sobre a possibilidade de mudança e a importância desse aspecto. A paisagem urbana é, para além de outras coisas, algo para ser apreciado, lembrado e contemplado. Dar forma visual a uma cidade é um problema especial de design, *um problema também recente.*

No decurso da análise deste novo problema, o livro debruça-se sobre três cidades americanas: Boston, Jersey City e Los Angeles. Sugere um método, através do qual poderemos começar a ocuparmo-nos da forma visual à escala urbana, e oferece alguns princípios de design *urbano.*

O trabalho que o livro implicou foi levado a cabo sob a direcção do professor Gyorgy Kepes e sob a minha própria direcção, no Centro de Estudos Urbanos e Regionais do Instituto Tecnológico de Massachusetts. Foi generosamente subsidiado durante vários anos pela Fundação Rockefeller. O livro em si, sendo publicado como um volume das séries para estudos urbanos do Centro Conjunto de Estudos Urbanos do Instituto Tecnológico e da Universidade Harvard de Massachusetts, é um empreendimento que nasceu da pesquisa urbana levada a cabo por estas duas instituições.

Como acontece com qualquer trabalho intelectual, o conteúdo deriva de muitas fontes, difíceis de traçar. Diversos associados na pesquisa contribuíram directamente

para o desenvolvimento deste estudo: David Crane, Bernard Frieden, William Alonso, Frank Hotchkiss, Richard Dober e Mary Ellen Peters (agora Sr.ª Alonso). Estou muito grato a todos eles.

Um nome deveria figurar na primeira página, juntamente com o meu, se com este facto não o tornasse responsável por algumas das fraquezas deste livro. Esse nome é o de Gyorgy Kepes. O desenvolvimento detalhado e os estudos concretos são meus, mas os conceitos subjacentes foram delineados em muitas trocas de opinião com o professor Kepes. Não conseguiria distinguir as minhas ideias das dele. Para mim, estes foram bons anos de associação.

Kevin Linch
M.I.T.
Dezembro de 1959

Associação Salgado de Oliveira de Educação e Cultura
Biblioteca - UNIT

I. A IMAGEM DO MEIO AMBIENTE

Contemplar cidades pode ser especialmente agradável, por mais vulgar que o panorama possa ser. Tal como uma obra arquitectónica, a cidade é uma construção no espaço, mas uma construção em grande escala, algo apenas perceptível no decurso de longos períodos de tempo. O *design* de uma cidade é, assim, uma arte temporal, mas raramente pode usar as sequências controladas e limitadas de outras artes temporais como, por exemplo, a música. Em ocasiões diferentes e para pessoas diferentes, as sequências são invertidas, interrompidas, abandonadas, anuladas. Isto acontece a todo o passo.

A cada instante existe mais do que a vista alcança, mais do que o ouvido pode ouvir, uma composição ou um cenário à espera de ser analisado. Nada se conhece em si próprio, mas em relação ao seu meio ambiente, à cadeia precedente de acontecimentos, à recordação de experiências passadas. Se colocássemos a Rua Washington no campo de um agricultor, esta poderia assemelhar-se a uma rua de comércio no coração de Boston; pareceria, contudo, completamente diferente. Todo o cidadão possui numerosas relações com algumas partes da sua cidade e a sua imagem está impregnada de memórias e significações.

Os elementos móveis de uma cidade, especialmente as pessoas e as suas actividades, são tão importantes como as suas partes físicas e imóveis. Não somos apenas

observadores deste espectáculo, mas sim uma parte activa dele, participando com os outros num mesmo palco. Na maior parte das vezes, a nossa percepção da cidade não é íntegra, mas sim bastante parcial, fragmentária, envolvida noutras referências. Quase todos os sentidos estão envolvidos e a imagem é o composto resultante de todos eles.

A cidade não é apenas um objecto perceptível (e talvez apreciado) por milhões de pessoas das mais variadas classes sociais e pelos mais variados tipos de personalidades, mas é o produto de muitos construtores que constantemente modificam a estrutura por razões particulares. Se, por um lado, podem manter-se as linhas gerais exteriores, por outro, há uma constante mudança no pormenor. Apenas parcialmente é possível controlar o seu crescimento e a sua forma. Não existe um resultado final, mas somente uma contínua sucessão de fases. Assim, não podemos admirar-nos pelo facto de a arte de dar forma às cidades, visando um prazer estético, estar bastante distante da arquitectura, da música ou da literatura. Pode aproveitar delas grandes contributos, mas não pode imitá-las.

Numa cidade, um meio ambiente belo e agradável é algo raro, impossível, diriam mesmo muitos. Nenhuma cidade americana, maior do que uma aldeia, é uniforme e qualitativamente agradável, embora em algumas cidades se encontrem partes aprazíveis. Não é, portanto, de admirar o facto de a maior parte dos americanos não se aperceber do que pode significar viver em tal ambiente. Estes têm a consciência dos traços feios do mundo em que vivem e preocupam-se com a sujidade, o fumo, o calor, a aglomeração, o caos e, no entanto, com a monotonia também. Mas dificilmente se apercebem do valor potencial de arredores harmoniosos, um mundo que apenas viram num rápido relance, na qualidade de turistas ou em breve visita de férias. Não se apercebem do que uma estrutura pode significar em termos de satisfação diária, de abrigo para a sua existência, ou como um prolongamento do sentido ou riqueza do mundo.

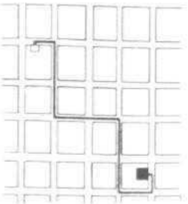
Legibilidade

Este livro ocupar-se-á da qualidade do ambiente visual da cidade americana, estudando a imagem mental que os cidadãos têm dela. Concentrar-se-á especialmente numa qualidade visual particular: a aparente clareza ou «legibilidade» da paisagem citadina. Com isto, pretendemos designar a facilidade com a qual as partes podem ser reconhecidas e organizadas numa estrutura coerente. Tal como esta página impressa, sendo legível, pode ser compreendida visualmente como uma estrutura de símbolos reconhecíveis, assim também uma cidade legível seria aquela cujas freguesias, sinais de delimitação ou vias são facilmente identificáveis e passíveis de agrupamento em estruturas globais.

Este livro defenderá a tese de que a legibilidade é crucial na estrutura citadina: analisá-la-á em pormenor e tentará mostrar como este conceito pode, hoje em dia, ser usado quando se reconstroem as nossas cidades. Tal como o nosso leitor depressa perceberá, este estudo é uma exploração preliminar, uma primeira palavra e não a última, uma tentativa de atrair atenções e sugerir como ideias podem ser desenvolvidas e postas à prova. O tom deste livro será especulativo e, por vezes, um pouco irresponsável: ao mesmo tempo experimental e pretensioso. Este primeiro capítulo desenvolverá algumas das ideias básicas; nos capítulos seguintes estas serão aplicadas a várias cidades americanas e discutir-se-ão as suas consequências no *design* urbano.

Embora a clareza ou legibilidade não seja de modo algum a única característica importante de uma cidade bela, a sua relevância adquire um significado especial quando se observam arredores na escala urbana de tamanho, tempo e complexidade. Para compreender isto temos de considerar a cidade não como algo em si mesmo, mas a cidade objecto da percepção dos seus habitantes.

Estruturar e identificar o meio ambiente é uma actividade vital de todo o animal móvel. São muitas as espécies de orientação usadas: a sensação visual da cor, da forma, do movimento ou polarização da luz, assim como outros sentidos, tais como o cheiro, o ouvido, o tacto, a cinestesia, a noção da gravidade, e talvez as de campos magnéticos ou eléctricos. Estas técnicas de orientação são descritas desde o voo polar de uma andorinha do mar até ao percurso de uma lapa na microtopografia de uma rocha e a sua importância é sublinhada numa vasta literatura [10, 20, 31, 59]. Os psicólogos estudaram também esta capacidade humana, se bem que o tenham feito de maneira vaga ou em condições experimentais limitadas [1, 5, 8, 12, 37, 63, 65, 76, 81]. Exceptuando alguns perseverantes *puzzles*, parece, hoje em dia, pouco provável que exista algum «instinto» místico de orientação. Existe sim um uso e uma organização sólidos de orientações sensoriais definidas fornecidas pelo meio ambiente. Esta organização é fundamental à



eficiência e à própria sobrevivência da vida motora.

Para a maior parte das pessoas da cidade moderna, perder-se totalmente dentro dela é, talvez, uma experiência rara. Somos apoiados pela presença de outros e por planos especiais de orientação: mapas, nomes de ruas, sinais de rota, cartazes de autocarros. Mas permitamos que o dissabor da desorientação suceda uma vez e a sensação de ansiedade e até de terror que o acompanha revelam-nos como tudo isto está ligado ao nosso equilíbrio e bem-estar. A própria palavra «perdido», na nossa língua, significa muito mais do que a incerteza geográfica, acumulam-se nela cargas de extrema desventura.

No processo de orientação, o elo estratégico é a imagem do meio ambiente, a imagem mental generalizada do mundo exterior que o indivíduo retém. Esta imagem é o produto da percepção imediata e da memória da experiência passada e ela está habituada a interpretar informações e a comandar acções. A necessidade de conhecer e estruturar o nosso meio é tão importante e tão enraizada no passado que esta imagem tem uma grande relevância prática e emocional no indivíduo.

Sem dúvida a imagem clara permite ao indivíduo deslocar-se facilmente e depressa: encontrar a casa de um amigo, um polícia ou uma loja de botões. Mas o meio ambiente organizado pode fazer mais do que isto; pode servir como estrutura envolvente de referência, um organizador de actividade, crença ou conhecimento. Por exemplo, baseando-nos no entendimento estrutural de Manhattan, é possível ordenar uma quantidade substancial de factos e fantasias acerca do mundo em que vivemos. Tal como qualquer bom trabalho de organização, uma tal estrutura dá ao indivíduo uma possibilidade de escolha e um ponto de partida para a aquisição de informação posterior. Uma imagem clara do meio ambiente é, assim, uma base útil para o crescimento do indivíduo.

Uma estrutura física viva e integral, capaz de produzir uma imagem clara, desempenha também um papel social. Pode fornecer a matéria-prima para os símbolos e memórias colectivas da comunicação entre grupos. Uma paisagem impressionante foi a base sobre a qual muitas raças primitivas erigiram os seus mitos socialmente importantes. Lembranças comuns da cidade natal foram muitas vezes o primeiro e o mais fácil ponto de contacto entre soldados solitários durante a guerra.

A imagem de um bom ambiente dá, a quem a possui, um sentido importante de segurança emocional. Pode estabelecer uma relação harmoniosa entre si e o mundo

exterior. Isto é o inverso do medo que deriva da desorientação; significa que o doce sentido do lar é mais forte quando o lar é não só familiar mas também distintivo.

Na realidade, um meio ambiente característico e legível não oferece apenas segurança mas também intensifica a profundidade e a intensidade da experiência humana. Embora a vida no caos exterior da cidade moderna esteja longe de ser impossível, a mesma acção diária poderia adquirir um novo significado quando levada a cabo numa estrutura mais viva. A cidade é potencialmente o símbolo poderoso de uma sociedade complexa. Se for bem desenvolvida do ponto de vista óptico, pode ter um forte significado expressivo.

V. Apêndice A

Pode argumentar-se contra a importância de legibilidade física, pode dizer-se que o cérebro humano é maravilhosamente adaptável, que, com alguma experiência, se pode aprender a encontrar o caminho através das imediações mais caóticas e anónimas. Existem imensos exemplos de navegação exacta sem a ajuda de uma rota, em extensões imensas de mar, areia, gelo ou através da labiríntica selva.

Contudo, até o mar tem o Sol, as estrelas, os ventos, as correntes, as aves, as suas cores, sem os quais a navegação se tornaria impossível não havendo um outro auxílio. O facto de hábeis profissionais terem podido navegar através dos arquipélagos da Polinésia, e isto só depois de intensivo treino, indica as dificuldades impostas por este meio ambiente particular. Mesmo as expedições mais minuciosamente preparadas foram acompanhadas de esforços e ansiedade.

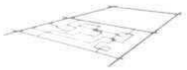
Jersey City é analisada no Cap. II

Neste nosso mundo, podemos dizer que quase todos os minimamente atentos aprendem a navegar em Jersey City, se bem que à custa de alguns esforços e incertezas. Além disso, faltam os valores positivos de arredores legíveis: a satisfação emocional, o trabalho de enquadramento para a comunicação ou organização conceptual, a nova profundidade que pode trazer para a experiência diária. Estes são apenas prazeres de que sentimos a falta, mesmo não sendo o nosso ambiente citadino de tal modo desordenado que imponha um esforço intolerável àqueles que com ele estão familiarizados.

Temos de admitir que há algum valor na mistificação, no labirinto ou surpresa no meio ambiente: muitos de nós divertimo-nos na sala dos espelhos e há um certo encanto nas ruas sinuosas de Boston. Contudo, estes factos verificam-se sob duas condições. Primeiramente, não deve existir o perigo de se perder a forma básica, a orien-

Associação Salgado de Oliveira de Educação e Cultura
Biblioteca - UNIT

tação, ou de não encontrar uma saída. A surpresa deve ocorrer num trabalho de organização absoluta; as confusões devem traduzir-se em pequenas áreas num todo visível. Para além disto, o labirinto ou mistério deve encerrar em si alguma forma que pode ser analisada e, a seu tempo, apreendida. O caos completo sem insinuações de relações nunca pode ser agradável.



Estes pontos são ilustrados mais adiante no Apêndice A

Mas estas segundas ilações apontam para uma importante apreciação. O próprio observador deveria desempenhar um papel activo na percepção do mundo e participar criativamente no desenvolvimento da sua imagem. Ele deveria ser capaz de transformar essa imagem, adequando-a a necessidades em transformação. Um ambiente estruturado em pormenores exactos e definidos pode inibir novos modelos de actividade. Uma paisagem cuja rocha encerra uma lenda pode tornar difícil a criação de novas lendas. Embora esta opinião possa não parecer uma impressão crítica no nosso caos citadino contemporâneo, aponta para o facto de que o que procuramos não é uma ordem definitiva mas aberta, capaz de um desenvolvimento posterior contínuo.

Construindo a imagem

As imagens do meio ambiente são o resultado de um processo bilateral entre o observador e o meio. O meio ambiente sugere distinções e relações, e o observador — com grande adaptação e à luz dos seus objectivos próprios — selecciona, organiza e dota de sentido aquilo que vê. A imagem, agora assim desenvolvida, limita e dá ênfase ao que é visto, enquanto a própria imagem é posta à prova contra a capacidade de registo perceptual, num processo de constante interacção. Assim, a imagem de uma dada realidade pode variar significativamente entre diferentes observadores.

A coerência da imagem pode surgir de vários modos. No objecto real pode existir pouco a ordenar ou a observar e, no entanto, a sua figura mental pode ter ganho identidade e organização através de uma longa familiaridade. Um indivíduo poderá facilmente encontrar objectos onde, para outros, aparentemente, apenas existe uma mesa de trabalho completamente desarrumada. Por outro lado, um objecto que é visto pela primeira vez pode ser identificado e descrito, não porque é familiar, mas

porque condiz com um estereótipo já conhecido pelo observador. Um americano pode sempre identificar a loja da esquina, por mais indistinta que ela seja para um homem dos bosques. Mais uma vez, um novo objecto pode parecer ter uma forte estrutura ou identidade devido às suas características físicas que insinuam ou determinam a sua própria estrutura. Deste modo, o mar ou uma montanha muito alta podem prender a atenção de alguém vindo das planícies do interior, mesmo sendo esse alguém tão novo ou tão ingénuo que não tenha uma designação para aqueles fenómenos.

Como manipuladores do meio ambiente físico, os planificadores da cidade estão em primeiro lugar interessados no agente externo, na interacção que produz a imagem deste meio ambiente. Ambientes diferentes impedem ou facilitam o processo de construção da imagem. Qualquer forma dada, um vaso bonito ou um pedaço de barro, terão uma grande ou pequena probabilidade de evocar uma imagem definida em observadores variados. Possivelmente, esta probabilidade pode ser estabelecida cada vez com mais precisão, se formos agrupando os observadores em classes tão homogéneas quanto possível, segundo idade, sexo, cultura, ocupação, temperamento ou familiaridade. Cada indivíduo cria e sustenta a sua própria imagem, mas parece haver uma concórdia substancial entre membros do mesmo grupo. São estas imagens de grupo, mostrando o consenso entre um número significativo de membros, que interessam aos planeadores de cidades aspirantes a um modelo de ambiente que muitos possam desfrutar.

É assim que este estudo terá a tendência de passar por cima de divergências individuais, interessantes para um psicólogo. O primeiro conjunto de assuntos será aquilo a que poderemos chamar as «imagens públicas», as figuras mentais comuns que um grande número de habitantes de uma cidade possui: áreas de acordo, cujo aparecimento pode ser verificado na interacção de uma realidade física única, uma cultura comum e uma natureza psicológica básica.

Os sistemas de orientação que têm sido usados variam grandemente pelo mundo fora, mudando de cultura para cultura, de paisagem para paisagem. O Apêndice A dá exemplos de muitos deles: os sistemas direccionais abstractos e fixos, os sistemas móveis e aqueles que são dirigidos à pessoa, ao lar ou ao mar. O mundo pode estar organizado em volta de um sistema de pontos focais, estar dividido em regiões denominadas ou estar ligado por

Associação Salgado de Oliveira de Educação e Cultura
Biblioteca - UNIT

rotas acordadas. Estes métodos são tão variados e as indicações potenciais de que alguém pode servir-se para diferenciar o seu mundo parecem ser de tal forma inumeráveis, que lançam informação casual acerca dos meios que, hoje em dia, usamos para localizar o nosso mundo citadino. Na sua maior parte, estes exemplos parecem imitar, de uma forma suficientemente curiosa, os tipos formais de elementos de imagem nos quais podemos dividir convenientemente a imagem da cidade: via, delimitação de terras, fronteira, nódulo e freguesia. Estes elementos serão definidos e discutidos no Capítulo III.

Estrutura e identidade

Uma imagem do meio ambiente pode ser analisada em três componentes: identidade, estrutura e significado. Será útil imaginá-las num plano abstracto, com o fim de as analisar, pois, na realidade, estas três componentes aparecem juntas. Uma imagem viável requer, em primeiro lugar, a identificação de um objecto, o que implica a sua distinção de outras coisas, o seu reconhecimento como uma entidade separável. Falamos de identidade, mas não no sentido de igualdade com outra coisa qualquer, mas significando individualidade ou particularidade. Em segundo lugar, a imagem tem de incluir a relação estrutural ou espacial do objecto com o observador e com os outros objectos. Em último lugar, este objecto tem de ter para o observador um significado quer prático quer emocional. Isto significa que existe também uma relação, mas uma relação diferente da espacial ou estrutural.

Assim, uma imagem própria para criar uma saída requer o conhecimento de porta como uma entidade distinta, de uma relação espacial com o observador, e o seu significado como um buraco através do qual se pode sair. Estes três elementos não podem, de facto, separar-se. O reconhecimento visual de uma porta está intimamente ligado com o seu significado como porta. É, contudo, possível analisar a porta em termos da sua identidade de forma e claridade de posição, consideradas como se estas fossem anteriores ao seu significado.

Um tal empreendimento pode ser inútil em relação ao estudo de uma porta, mas não em relação ao estudo do meio ambiente. Para começar, a questão do significado, na cidade, é bastante complicada. Imagens de grupo de significado são, neste nível, provavelmente menos consistentes do que as percepções de entidade e de relações.

Para além disto, o significado não é tão facilmente influenciado por manipulação física como estas outras duas componentes o são; se o nosso fito é construir cidades para o prazer de um vasto número de pessoas com antecedentes ricamente variados — e cidades que também se possam adaptar a propósitos futuros —, podemos até concentrar-nos na clareza da imagem e permitir ao significado que se desenvolva sem ser por nós directamente guiado. A imagem do horizonte de Manhattan pode ser um exemplo de vitalidade, poder, decadência, mistério, aglomeração, grandeza ou o que quer que seja, mas, em qualquer dos casos, aquela figura distinta cristaliza e reforça o significado. Os significados individuais de uma cidade são tão variados, mesmo quando a sua forma pode ser facilmente comunicável, que parece possível separar a forma do significado, pelo menos nos primeiros estados de análise. Este estudo concentrar-se-á, por isto, na identidade e estrutura das imagens da cidade.

Se uma imagem deve ter um valor para a orientação no espaço vivo, tem de ter diversas qualidades. Tem de ser suficiente, verdadeira num sentido pragmático, permitindo ao indivíduo operar dentro do seu ambiente de acordo com um limite desejável. O mapa, quer exacto ou não, deve ser suficientemente bom para que conduza uma pessoa a casa. Deve ser suficientemente claro e bem integrado para que poupe o esforço mental: deve ser legível. Deveria ser seguro, com um excedente de indicações para que as iniciativas próprias sejam possíveis e o risco de insucesso não seja demasiado grande. Se uma luz intermitente for o único sinal de uma situação crítica, uma falta de energia pode causar um desastre. A imagem deveria, de preferência, possibilitar um fim em aberto, adaptável à mudança, permitindo ao indivíduo continuar a investigar e a organizar a realidade: deveriam existir espaços em branco onde ele poderia prolongar o plano por si próprio. Em último lugar, deveria, em certa medida, ser comunicável a outros indivíduos. A importância relativa destes critérios para uma boa imagem será variável segundo as pessoas e as diferentes situações; uma apreciará um sistema económico e suficiente, outra um sistema em aberto e comunicável.

Imaginabilidade

Uma vez que colocamos o ênfase no meio ambiente físico como a variável independente, este estudo procura-

rá qualidades físicas que estão relacionadas com os atributos da identidade e estrutura da imagem mental. Isto leva à definição daquilo a que podemos chamar *imaginabilidade:* àquela qualidade de um objecto físico que lhe dá uma grande probabilidade de evocar uma imagem forte num dado observador. É essa forma, cor, disposição, que facilita a produção de imagens mentais vivamente identificadas, poderosamente estruturadas e altamente úteis no meio ambiente. Também pode ser chamada *legibilidade* ou talvez *visibilidade* em sentido figurado, onde os objectos se podem não apenas ver, mas também são apresentados de uma forma definida e intensa aos nossos sentidos.

Há meio século, Stern dissertava sobre este atributo de um objecto artístico e chamava-lhe *aparência* [74]. Enquanto a arte não se limita a esta, ele achava que uma das suas funções básicas era «criar imagens que através de clareza e harmonia de forma preenchem a necessidade de um aspecto vivamente compreensível». Segundo ele, este era um passo essencial em direcção à expressão do significado interior.

Uma cidade altamente imaginável (aparente, legível ou visível), neste sentido particular, pareceria muito bem formada, distinta, notável; como que convidaria os olhos e os ouvidos a uma maior atenção e participação. O domínio estético de tal ambiente não só se simplificaria como também aumentaria e se tornaria mais profundo. Uma tal cidade poderia ser compreendida para além do tempo como um modelo de grande continuidade, com numerosas partes distintas interligadas claramente. O observador perceptivo e familiar poderia recolher novos impactes estéticos sem aniquilar a sua imagem básica. E cada novo impacte seria uma referência a muitos elementos prévios. O observador seria bem orientado e poder-se-ia mover facilmente. Seria um bom conhecedor do seu ambiente. A cidade de Veneza pode ser um exemplo de tal ambiente altamente complexo. Nos Estados Unidos, somos tentados a citar partes de Manhattan, São Francisco, Boston ou talvez a baía de Chicago.

Estas são caracterizações que decorrem das nossas definições. O conceito de imaginabilidade não tem, necessariamente, conotações com algo de fixo, limitado, preciso, unificado ou ordenado regularmente, embora possa, por vezes, ter estas qualidades. Também não significa visível, óbvio, evidente ou claro. O meio ambiente é fortemente complexo se o tentarmos estruturar no seu todo, enquanto a imagem evidente depressa cansa e apenas pode apontar para poucas características do mundo vivo.

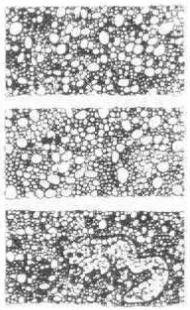
A imaginabilidade da forma de uma cidade será o centro do estudo que se segue. Existem outras qualidades básicas num meio ambiente que se deseja belo: significado de capacidade de expressão, prazer estético, ritmo, estímulo, escolha. A nossa concentração na imaginabilidade não nega a sua importância: apenas nos empenhamos a considerar a necessidade de identidade e estrutura no nosso mundo da percepção e ilustrar a importância especial desta qualidade para o complexo e mutável meio ambiente citadino.

Uma vez que o desenvolvimento da imagem é um processo duplo entre observador e observado, é possível reforçar a imagem quer através de projectos simbólicos, quer através do exercício contínuo do receptor, quer através da remodulação do ambiente de cada um. Pode fornecer-se ao contemplador um diagrama simbólico da forma como o mundo se harmoniza: um mapa ou um conjunto de instruções escritas. Enquanto ele puder ajustar-se ao diagrama, possui indicações para as relações dos objectos. Poder-se-á até instalar uma máquina que indica as direcções, como ultimamente foi feito em Nova Iorque. [49] Se, por um lado, tais projectos são muito úteis no fornecimento de informações condensadas nas interligações, por outro lado, são também precárias, uma vez que, se o projecto se perde, falha a orientação e o próprio projecto tem constantemente de referir-se e ser adaptado à realidade. Os casos de injúria cerebral anotados no Apêndice A ilustram a ansiedade e o esforço que assistem a uma confiança total em tais meios; e ainda algo mais: falta a experiência completa da interligação, profundidade completa de uma imagem viva.

Também pode treinar-se o observador. Brown nota que sujeitos de olhos vendados, aos quais foi pedido para andarem através de um labirinto, pareceu-lhes este, de início, um problema irresolúvel. Repetindo a experiência, algumas partes da estrutura, especialmente o início e o final, tornaram-se mais familiares e assumiram o carácter de localidades. Por fim, quando conseguiram atravessar o labirinto sem errar, todo aquele sistema parecia ter-se tornado uma localidade. [8] De Silva descreve o caso de um rapaz que parecia possuir uma orientação direccional «automática», mas que provou ter sido treinado, desde a sua infância (por uma mãe que não conseguia distinguir a direita e a esquerda), a reagir à noção de «lado este do vestíbulo» ou de «ponta sul do armário da cozinha». [71]

A explicação de Shipton em relação à descoberta na subida do monte Evereste ilustra um caso significativo de tal aprendizagem. Aproximando-se do monte Evereste por um novo caminho, Shipton reconheceu imediatamente os cumes e vertentes principais, que conhecia, mas vistos do lado norte. Mas o guia sherpa que o acompanhava, e para quem ambos os lados eram há muito conhecidos, nunca se tinha apercebido de particularidades semelhantes e saudou esta descoberta com surpresa e satisfação.

Kilpatrick descreve o processo da aprendizagem da percepção, forçando um observador através de estímulos novos que deixaram de estar adaptados às imagens prévias. [41] Começa por formas hipotéticas, que explicam os novos estímulos conceptualmente, enquanto persiste a ilusão das formas antigas. A experiência pessoal da maior parte de nós porá à prova esta persistência numa imagem ilusória, muito depois da sua inadequação estar conceptualmente aceite. Olhando a selva, apenas vemos a luz do Sol nas folhas verdes, mas um ruído alertador diz-nos que um animal se encontra ali escondido. Então, o observador aprende a interpretar a cena distinguindo indicações fornecidas e repensando sinais prévios. O animal escondido pode agora ser captado pela reflexão dos seus olhos. Por fim, através de uma experiência repetida, todo o modelo de percepção é mudado e o observador já não necessita de procurar conscientemente informações ou ligar novas informações a uma velha estrutura. Ele conseguiu uma imagem que será operacional numa nova situação, parecendo natural e certa. Logo, subitamente, o animal aparece por entre as folhas tão claro como o dia.



Do mesmo modo, temos de aprender a ver as formas ocultas na vasta área das nossas cidades. Não estamos habituados a organizar e a imaginar um meio ambiente artificial em tão larga escala; no entanto, as nossas actividades coagem-nos a tal. Curt Sachs dá um exemplo da incapacidade de efectuar ligações acima de um certo nível. [64] A voz e o som dos tambores dos índios norte-americanos seguem ritmos completamente diferentes, sendo aquela percebida independentemente deste último. Procurando uma analogia musical mais perto de nós, Curt Sachs menciona as cerimónias da igreja, onde não pensamos em coordenar o coro dentro do edifício com os sinos na torre.

Nas nossas vastas áreas citadinas não fazemos a ligação do coro com os sinos; tal como o guia sherpa vemos apenas as vertentes do monte Evereste e não a montanha. Aumentar e aprofundar a nossa percepção do meio

ambiente seria continuar um desenvolvimento biológico e cultural, que foi dos sentidos de contacto aos distantes, e dos sentidos distantes às comunicações simbólicas. A nossa tese baseia-se no facto de que podemos desenvolver a nossa imagem do meio ambiente operando sobre a forma física externa, através de um processo de aprendizagem interno. Na realidade, a complexidade do nosso meio força-nos a proceder deste modo. No Capítulo IV discutir-se-á como isto pode ser feito.

O homem primitivo era forçado a melhorar o seu meio ambiente adaptando a sua percepção à paisagem existente. Podia efectuar transformações de menor importância com túmulos, fogueiras ou sinais nas árvores, mas as transformações substanciais para uma clareza ou interligação visuais estavam limitadas a locais para construção de casas ou recintos religiosos. Só civilizações poderosas podem começar a actuar no seu meio ambiente de um modo significante. Apenas recentemente se tornou possível a consciente remodelação em larga escala de meios ambientes físicos e, por isso, o problema da imaginabilidade ambiental é novo. Do ponto de vista técnico, é possível criar paisagens novas num curto espaço de tempo, como, por exemplo, os diques holandeses. Aqui, os desenhadores encontram-se já ocupados com a questão de como poderão formar o panorama total de modo a que se torne fácil para o observador humano identificar as partes e estruturar o todo. [30]

Estamos a construir rapidamente uma unidade funcional, a região da grande cidade, mas temos, contudo, também de compreender que esta unidade deveria ter a sua imagem correspondente. Susanne Langer põe o problema na sua definição breve de arquitectura: «É o meio ambiente no total tornado visível.» [42]

II. TRÊS CIDADES

Para perceber o papel da imagem do meio ambiente na nossa vida citadina, foi necessário examinar algumas áreas da cidade e falar com os seus habitantes. Tivemos também de desenvolver e pôr à prova a ideia de imaginabilidade e descobrir quais as formas criadoras de imagens fortes, através de uma comparação destas imagens com a realidade visual; assim, pretendemos ainda sugerir princípios de *design* urbano. O trabalho foi feito na convicção de que a análise da forma existente e os seus efeitos no cidadão é uma das pedras mestras do *design* urbano. Algumas técnicas úteis para o reconhecimento da área, bem como entrevistas feitas a cidadãos, serão desenvolvidas mais tarde, como uma continuação do assunto. Tal como num pequeno estudo piloto, a intenção foi, essencialmente, desenvolver ideias e métodos, mais do que provar factos de um modo concludente e determinante.

Por isto, analisaram-se as áreas centrais de três cidades americanas: Boston em Massachusetts, Jersey City, em New Jersey, e Los Angeles na Califórnia. A cidade de Boston é única no que diz respeito aos seus aspectos entre outras cidades americanas, sendo igualmente interessante na sua forma e na riqueza em problemas locais. Escolhemos Jersey City pela aparente ausência de forma que nela reina, por aquilo que parecia ser, à primeira vista, a sua extrema inferioridade no que respeita à imaginabilidade. Los Angeles, pelo contrário, é uma cidade nova em proporções completamente diferentes, possuindo uma

Associação Salgado de Oliveira de Educação e Cultura
Biblioteca - UNIT

arquitectura em forma de grade na sua área central. Em todo o caso, tomámos como exemplo uma zona central de, aproximadamente, duas milhas e meia de comprimento e uma milha e meia de largura. Em cada uma destas cidades levámos a cabo duas análises básicas.

Para detalhes v. Apêndice B

1. Um reconhecimento sistemático do terreno de cada área foi feito a pé por um observador experimentado, que anotava num mapa a presença de variados elementos, a sua visibilidade, a sua força ou fraqueza como imagem, as suas relações incoerentes e outras interligações. Este observador ia também registando todos os lados positivos e negativos na estrutura da imagem potencial. As opiniões eram subjectivas e baseadas na aparência imediata destes elementos no terreno.

2. A uma pequena parte dos residentes na cidade foi feita uma entrevista com o fim de evocar as suas próprias imagens do ambiente físico. Desta entrevista faziam parte descrições, localizações, esboços e realizações de viagens imaginárias. Os entrevistados eram pessoas que há muito ali viviam ou trabalhavam, cujas residências e locais de trabalho estavam distribuídos pela zona em questão.

Assim, foram entrevistadas aproximadamente trinta pessoas em Boston, e quinze tanto em Jersey City como em Los Angeles. Em Boston, as análises básicas foram complementadas por testes de reconhecimento fotográfico, por deslocações feitas na zona e por numerosas perguntas feitas a transeuntes acerca da direcção a tomar ao procurar um caminho. Adicionalmente foi feito um reconhecimento detalhado dos elementos característicos do cenário de Boston.

Todos estes métodos são descritos e analisados no Apêndice B. A quantidade reduzida de entrevistados e a sua má-vontade para com as classes profissionalizadas dirigentes, impedem-nos de afirmar que conseguimos uma verdadeira «imagem pública». Mas o material é rico em sugestões e tem coerência interna suficiente para indicar que existem realmente sólidas imagens de grupo, pelo menos em parte, passíveis de ser descobertas por estes meios. As análises de uma determinada área deixaram antever, de uma forma bastante nítida, as imagens de grupo derivadas das entrevistas, indicando, assim, o papel das próprias formas físicas.

Sem dúvida que as concentrações de vias ou de locais de trabalho tendiam a produzir esta consistência de imagem de grupo, uma vez que apresentavam os mesmos elementos à vista de muitos indivíduos. Associações de

categoria ou de história, vindas de fontes não visuais, reforçavam mais esta consistência.

Mas não podem subsistir dúvidas quanto ao facto de que a forma do meio ambiente teve um papel importantíssimo na criação da imagem. As coincidências nas descrições, a vivacidade e até a confusão onde a familiaridade poderia, aparentemente, apontar para um conhecimento, esclarecem tudo isso. É nesta relação entre a imagem e a forma física que se centra o nosso interesse.

Apareceram diferenças distintas na imaginabilidade destas três cidades, embora os entrevistados tenham todos feito uma espécie de adaptação eficiente ao seu meio ambiente. Alguns traços — espaço aberto, vegetação, sentido de deslocação em várias vias, contrastes visuais — parecem ter uma importância particular na paisagem citadina.

A maior parte do que neste livro se segue deriva das informações obtidas pela comparação destas imagens de grupo com a realidade visual e das especulações daí resultantes. Os conceitos de imaginabilidade e de tipos de elementos, que serão discutidos no Capítulo III, advêm, em grande parte, da análise deste material, ou foram nela aprofundados e desenvolvidos. Enquanto deixamos à discussão a exactidão ou fraqueza destes métodos para o Apêndice B, é importante compreender qual a base em que o trabalho assenta.

Boston

A área escolhida para estudo, em Boston, foi a da península central, incluindo a linha da Avenida Massachusetts. Esta é uma área com características bastante raras nas cidades americanas devido à sua idade, história e, de certo modo, ao seu sabor europeu. Nela estão incluídos tanto o centro comercial da cidade como bastantes bairros habitacionais, com uma população que habita casas bem pobres e outra pertencente à classe privilegiada. A figura 1 é uma vista geral desta região, a figura 2 é o seu mapa esboço e a figura 3 é uma representação esquemática dos seus elementos mais visíveis, tal como se encontram ao examinarmos o terreno.

Fig. 1, pág. 28
Fig. 2, pág. 29
Fig. 3, pág. 29

Para quase todos os entrevistados, esta parte de Boston caracteriza-se por bairros diferentes e vias sinuosas e confusas. É uma parte suja, com edifícios de tijolos vermelhos, representada pelo espaço aberto do parque público de Boston e a State House com a sua cúpula dourada;

a vista do rio Charles, do lado de Cambridge, faz também parte desta caracterização. A maior parte dos entrevistados acrescentou que é um local antigo, histórico, cheio de edifícios gastos e, no entanto, contendo algumas estruturas novas por entre as velhas. As suas ruas estreitas estão apinhadas de gente e carros e não se encontra um lugar para estacionar; mas existem grandes contrastes entre as largas ruas principais e as estreitas ruas laterais. O centro desta área é uma península rodeada de água. Juntamente com o Boston Common, o rio Charles e a State House, existem vários outros elementos de destaque: Beacon Hill, a Avenida Commonwealth, a Rua Washington, centro de comércio e espectáculos, o Copley Square, a Back Bay, o Largo de Louisbourg, a Ponta Norte, o Bairro do Mercado e a Avenida Atlantic, confinando com o cais.

Outros importantes factores caracterizam também a cidade de Boston: tem falta de espaços abertos ou de recreio; é uma cidade «individual» pequena ou de tamanho médio; tem áreas vastas de costumes diversos; é marcada pelas suas janelas salientes, vedações de ferro e fachadas de pedra castanha.

Fig. 1 — A península de Boston, vista da parte norte

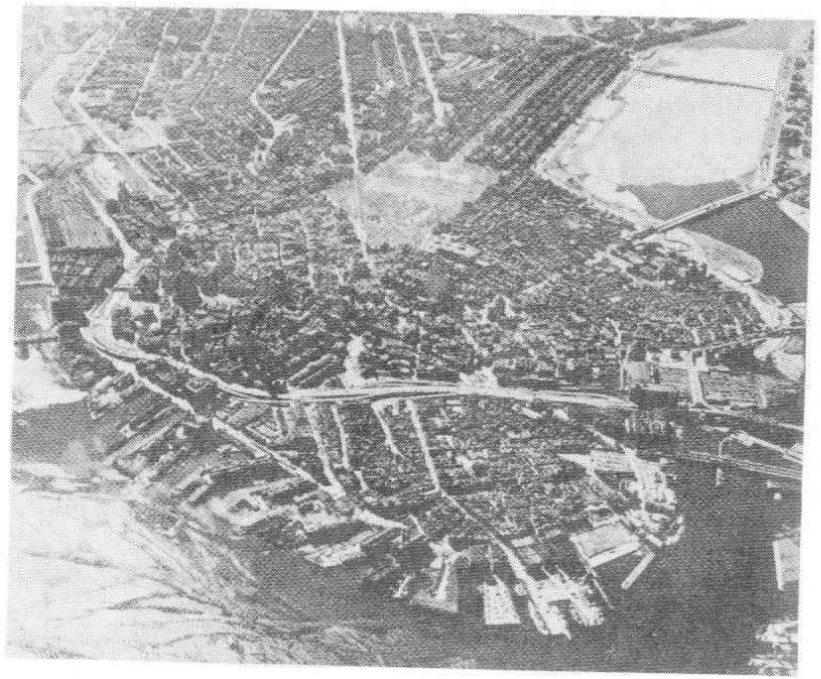


Fig. 2 — Mapa-esboço da península de Boston

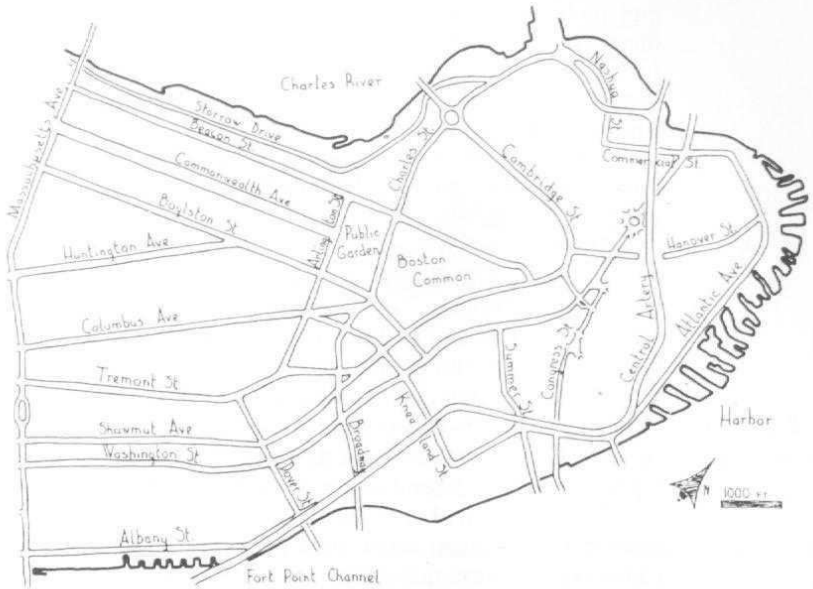
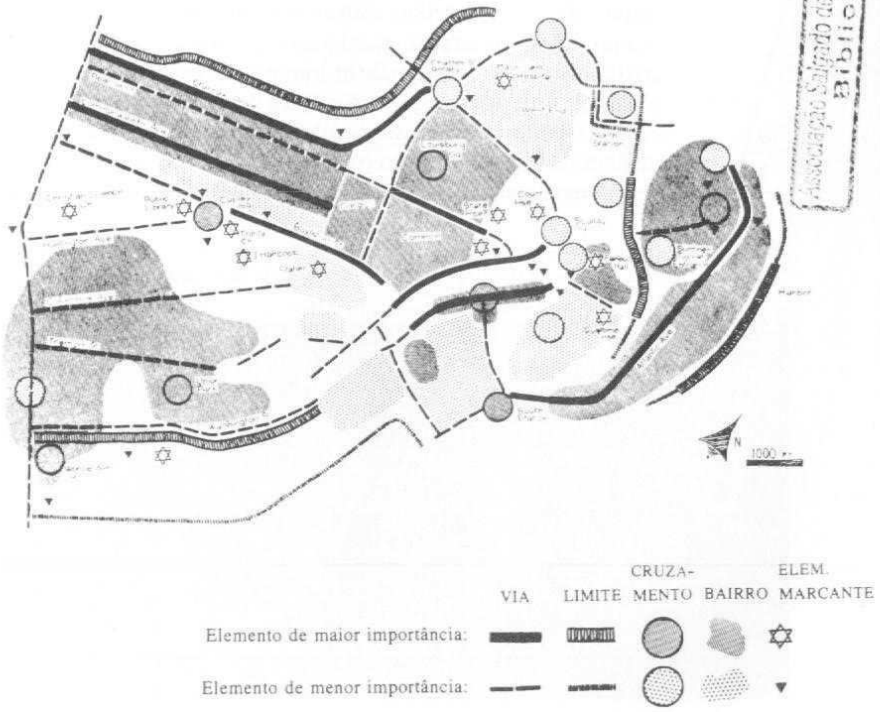


Fig. 3 — Forma esquemática de Boston tal como é observada no local



Associação Salgado de Oliveira de Educação e Cultura
Biblioteca - UNIT

Fig. 4

As paisagens favoritas eram, geralmente, aquelas que incluíam uma área aquática ou um espaço aberto à distância. A vista abrangendo as margens do rio Charles foi diversas vezes citada e houve quem mencionasse a vista do rio até Pickney, o panorama de uma colina em Brighton ou o de Boston, vista do porto.

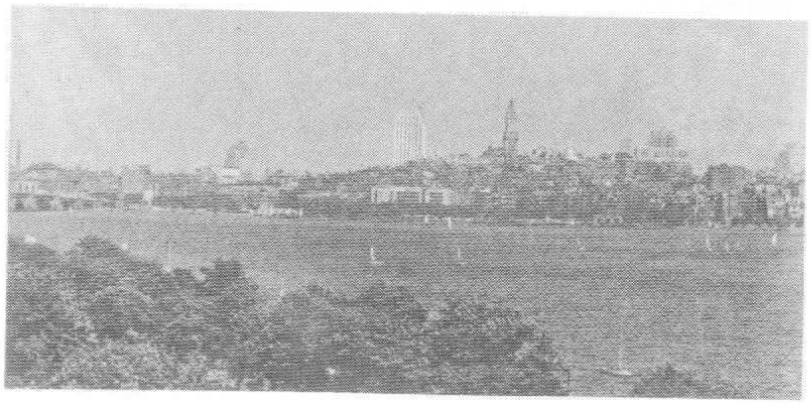
Uma outra vista favorita era a das luzes da cidade de noite, quer de perto quer de longe, quando Boston parece ganhar a vivacidade que normalmente lhe falta.

Boston tem uma estrutura que é, na maior parte das vezes, compreendida por todas as pessoas. O rio Charles, com as suas pontes, torna-se um ponto importante, ao qual as ruas da Back Bay, a Rua Beacon e a Avenida Commonwealth são paralelas. Estas ruas partem da Avenida Massachusetts, perpendicular ao rio, e seguem em direcção ao Boston Common e aos jardins públicos. Ao lado deste conjunto de ruas da Back Bay, está o Copley Square, no qual desemboca a Avenida Huntington.

Fig. 5, pág. 31

Na parte mais baixa do Common estão as Ruas Tremont e Washington, sendo uma paralela à outra e interligadas por diversas pequenas ruas. A Rua Tremont estende-se até ao Largo Scollay e deste cruzamento ou nó sai a Rua Cambridge, que se estende até um outro nó na rotunda da Rua Charles; esta fecha, por sua vez, todo este enquadramento, regressando ao rio. Deste modo, Beacon Hill fica circunvalada. Bem longe do rio aparece-nos uma outra grande marginal, a Avenida Atlantic, e o porto, que apenas pode ser ligado com tudo o restante de um modo especial. Embora muitos tenham uma concepção de Boston como sendo uma península, poucos foram capazes de

Fig. 4 — Boston vista de uma das margens do rio



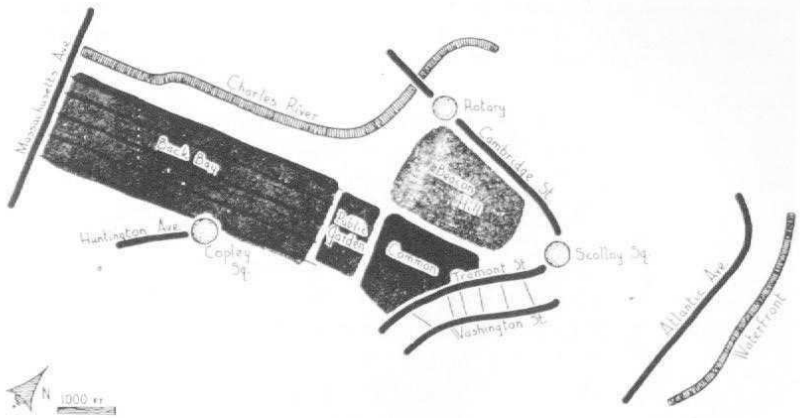


Fig. 5 — Boston que todos conhecem

conseguir uma ligação visual entre o rio e o porto. Boston parece, de certo modo, ser uma cidade «unilateral», mas tal facto mostra-se impreciso e errado à medida que nos afastamos da margem do rio.

Se o nosso esboço for representativo, qualquer natural de Boston pode dizer-vos tudo isto acerca da sua cidade. Do mesmo modo, ele não poderá descrever outros aspectos, tais como a área triangular entre a Back Bay e a ponta sul da cidade, terra de ninguém a sul da Estação Norte, a forma como a Rua Boylston desemboca na Rua Tremont, ou qual a estrutura das ruas no bairro financeiro.

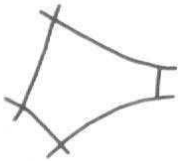
Como já citámos, um dos bairros mais interessantes não é, geralmente, «encontrado»: a região triangular entre a Back Bay e a ponta sul. Esta era uma área em branco no mapa, para todos os entrevistados, até mesmo para aqueles que aí nasceram e cresceram. É uma área de grande tamanho, contando com alguns elementos conhecidos, como a Igreja da Ciência Cristã, mas a matriz, na qual estes elementos poderiam aparecer, não está presente nem tem um nome. Encontrámos duas razões que, presumivelmente, contribuem para o «desaparecimento» desta área: a primeira seria o facto de, em redor dela, se encontrarem os carris do caminho-de-ferro, como que querendo bloqueá-la: a segunda parece ser a existência de uma exclusão conceitual devida à impressão generalizada de que as ruas da Back Bay e da ponta sul da cidade são paralelas.

Fig. 35 pág. 159

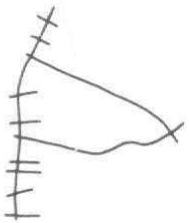
Associação Salazar de Oliveira da Biblioteca

Fig. 6, pág. 33

Ao contrário disto, o Boston Common é, para muita gente, o centro da sua imagem da cidade e, juntamente com Beacon Hill, o rio Charles e a Avenida Commonwealth, é muitas vezes citado como sendo uma das partes da cidade particularmente marcante. Com frequência, fazendo as suas excursões pela cidade, muitos desviam-se do seu rumo para poderem parar nestes locais. O parque é inconfundível: uma grande área verde, livre, rodeia o bairro mais activo de Boston, um lugar rico em associações acessível a todos. Está localizado de modo a revelar a margem de três bairros: Beacon Hill, Back Bay e o bairro comercial da cidade; é, por isto, um núcleo a partir do qual todos podem aumentar os seus conhecimentos dos arredores. Para além disto, é também altamente marcado por elementos existentes dentro do próprio bairro: a pequena praça do metropolitano, a fonte, o Frog Pond, o coreto, o cemitério, o «lago dos cisnes», etc.



Ao mesmo tempo, este espaço aberto tem uma forma muito difícil de reter na memória: uma figura de cinco lados com cinco ângulos rectos. Uma vez que é muito grande e de tal forma planeado que é possível entrever os seus lados, é frequente que os transeuntes se percam dentro dele, ao tentarem atravessá-lo. E visto que duas das vias com ele confinantes, as Ruas Boylston e Tremont, são de grande importância para a cidade, esta dificuldade torna-se absoluta. Aqui, estas duas ruas cruzam-se num ângulo quase recto, mas, a grande distância, parecem ser paralelas, vindas de uma linha de base comum: a Avenida Massachusetts. Também a actividade comercial do centro faz uma viragem de noventa graus neste cruzamento Boylston-Tremont; enfraquece neste ponto para, depois, mais adiante, tornar a aparecer na parte superior da rua Boylston. Tudo isto contribui para uma ambiguidade de forma no coração da cidade, para uma falta de orientação.



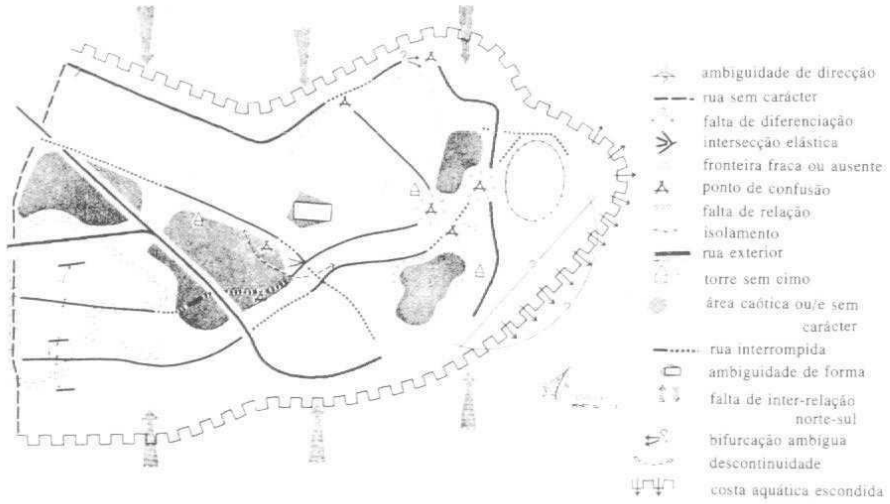
Boston é uma cidade de bairros muito diversificados e, geralmente, quando nos encontramos no centro, podemos apenas orientar-nos através do aspecto geral da área circundante. Numa das partes verifica-se o caso invulgar de um mosaico contínuo de tais áreas diferentes: a sequência Back Bay-Common-Beacon Hill-Centro Comercial. Aqui, a orientação nunca se torna um problema. No entanto, esta temática viva está tipicamente associada a uma falta de forma ou a um conjunto confuso. Se se pudesse dotar os bairros de Boston de uma clareza estrutural e também de um carácter diferenciador, estes seriam grandemente realçados. Nesta falha, Boston é, incidentalmente, bastante diferente da maior parte das cidades americanas, onde áreas formalmente ordenadas têm pouca expressão.

Fig. 6 — O Common de Boston

Enquanto os bairros tendem a possuir uma clareza, o sistema das ruas em Boston é, geralmente, confuso. No entanto, a função de circular é tão importante que as ruas são ainda dominantes na imagem total, tal como foi provado noutras cidades. Não existe uma ordem básica nestas ruas, se exceptuarmos a preponderância historicamente condicionada de raios principais correndo da base da península para o interior. Através do grande centro da cidade, é mais fácil a deslocação para ou de este e oeste da Avenida Massachusetts do que a deslocação em ângulos rectos, nesta direcção. Neste sentido, a cidade tem uma natureza de tal espécie que está reflectida nos percursos mentais que acompanham as diversas excursões imaginárias. Contudo, a estrutura das ruas é excepcionalmente difícil e as complicações daí provenientes fornecem muito material para a análise sistemática das vias no Capítulo III. A dificuldade causada pelo cruzamento de noventa graus das Ruas Tremont e Boylston, vistas como paralelas, já foi por nós mencionada. A rede normal da Back Bay, uma característica banal na maior parte das cidades americanas, reveste-se de um aspecto especial em Boston, em virtude do seu contraste com o resto da estrutura.

Fig. 7 — A Central Artery

Fig. 8 — Problemas na imagem de Boston



Duas auto-estradas atravessam a área central: Storrow Drive e Central Artery. São ambas consideradas ambiguamente, como barreiras em relação ao movimento em ruas mais antigas ou como artérias de comunicação,

quando alguém se imagina guiando nelas. Cada aspecto tem uma face completamente diferente: quando se pensa na Central Artery estando situado num ponto inferior, esta é uma parede maciça, pintada de verde, aparecendo fragmentariamente aqui e ali. Encarando-a como uma via, ela lembra uma fita cheia de sinais que se ergue, afunda, rodopia. De um modo curioso, ambas estas estradas estão «fora» da cidade para a população, estabelecendo-se dificilmente uma relação com elas, embora estas atravessem Boston. Existe também uma transição confusa a fazer em cada intercâmbio. Storrow Drive, contudo, relaciona-se directamente com o rio Charles e, liga-se, assim, à estrutura geral da cidade. A Central Artery, por outro lado, atravessa inexplicavelmente o centro e corta a orientação ligada à ponta norte e corta a Rua Hanover. Para além disto, foi, por vezes, confundida com a sequência Causeway-Atlantic-Commercial, pois, embora se trate de duas artérias bastante diferentes, ambas podem ser, de um modo lógico, consideradas como prolongamentos de Storrow Drive.

Fig. 7, pág. 34

Associação Salgado de Oliveira de Educação e Cultura
Biblioteca - UNIT

Bem à maneira de Boston, partes isoladas da estrutura de vias têm, por vezes, forte expressão. Mas este sistema altamente irregular é composto por elementos isolados, ligados apenas um a um ou, por vezes, completamente desligados. É difícil desenhar tal sistema ou imaginá-lo como um todo e, normalmente, tem de ser analisado através da concentração na sequência das articulações. Estas articulações, ou nós, são, por isto, muito importantes em Boston e muitas regiões bastante insignificantes, como, por exemplo, Park Square, serão chamadas pelo nome do cruzamento que é o seu foco organizador.

A figura 8 é um dos modos de resumir esta análise da imagem de Boston, um sumário que pode ser o primeiro passo na preparação de um plano. É uma compilação gráfica daquilo que parece ser o conjunto das grandes dificuldades na imagem da cidade: confusões, pontos flutuantes, fronteiras mal delineadas, isolamentos, quebras na continuidade, ambiguidades, ramificações, falta de símbolos ou diferenciação. Ligado com a apresentação da força e potencialidade da imagem, este gráfico corresponde à fase de análise do fundamento para construção de um plano, numa pequena escala. Tal como uma análise de fundamento não determina um plano, mas é o alicerce sobre o qual decisões criativas podem ser feitas.

Fig. 8, pág. 34

Uma vez que é elaborado num nível de análise mais compreensiva, contém, assim, uma oportunidade de maior interpretação do que diagramas anteriores.

Jersey City

Jersey City fica situada em New Jersey, entre Newark e New York City, e é uma área nos arredores de ambas, com uma pequena actividade própria. Atravessada por muitas vias-férreas e auto-estradas, tem mais a aparência de um lugar de passagem do que de residência. Está dividida em vizinhanças étnicas e de classe e cortada pelas muralhas das Palisades. Aquilo que poderia ter sido o seu centro comercial, foi sufocado pela criação artificial de Journal Square na parte mais alta da cidade; Jersey City não tem, assim, um único centro, mas sim quatro ou cinco. À frequente falta de forma do seu espaço e à heterogeneidade da estrutura, que marcam a área afectada de qualquer cidade americana, acrescenta-se a confusão completa de um sistema de artérias descoordenado. A monotonia, a sujidade e o cheiro da grande cidade são dominantes no início. Isto, sem dúvida, é a apreciação de alguém vindo de fora. Foi interessante constatar como aqueles que ali têm vivido formaram a sua imagem.

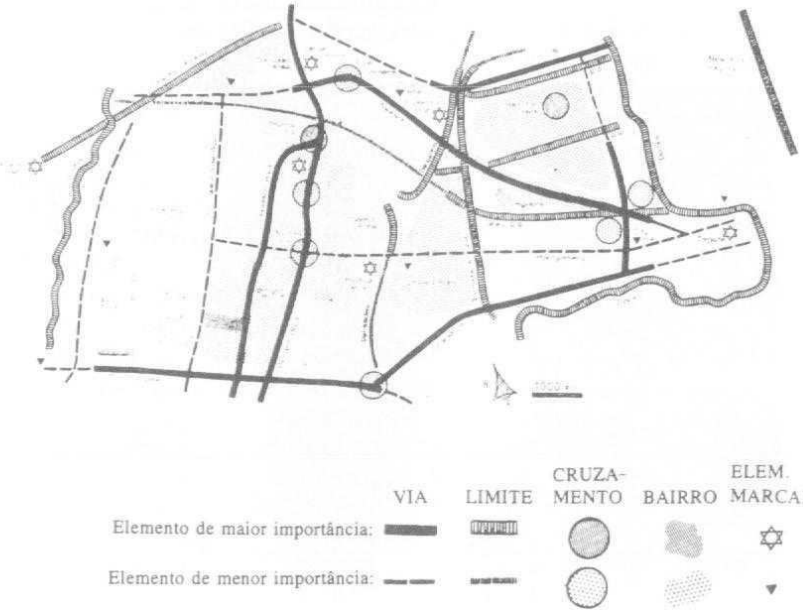
Fig. 9, pág. 37

A estrutura visual de Jersey City, tal como ela deriva do conhecimento do terreno, foi desenhada em igual escala e usando os mesmos símbolos, como no caso de Boston. A cidade tem um pouco mais de forma e estrutura do que um estranho pode imaginar, como de certo tem de ter se a queremos como uma cidade habitável. Mas tem muito pouco mais de forma e possui muito menos elementos reconhecidos do que a mesma área de Boston. Grande parte destes é desmembrada por fortes limites. O essencial desta estrutura é Journal Square, um dos maiores centros comerciais (atravessado pela linha do Hudson Boulevard). De Hudson Boulevard depende a Bergen Section e o importante West Side Park. Em direcção a este, três artérias passam por cima da margem dos rochedos, para virem a convergir na parte baixa: Newark, Montgomery e Communipaw-Grand. No terreno rochoso ergue-se o Centro Médico. Tudo pára na barreira caminho-de-ferro-indústria-doca da área de Hudson. Este é o modelo principal e, exceptuando talvez uma, duas ou três ruas que descem a colina, ele é conhecido pela grande maioria das pessoas.

Fig. 10, pág. 37

Fig. 9 — Jersey City vista do lado sul

Fig. 10 — A forma visual de Jersey City como ela é vista no terreno



Figs. 37, 41
Págs. 160, 162

A falta de cunho é notória à primeira vista, quando comparamos o consenso de elementos, julgados como marcantes pelos habitantes de Jersey City, com o diagrama de Boston. O mapa de Jersey City está quase vazio; Journal Square tem força em si devido ao seu intensivo comércio e a actividades recreativas, mas o seu tráfego e

Fig. 11, pág. 39

o caos espacial originam confusão e incerteza. Hudson Boulevard parece fazer concorrência a Journal Square; o West Side Park fica próximo, o único parque na cidade, constantemente citado como uma região demarcada, um relevo na estrutura geral. Bergen Section revela-se essencialmente como uma área de classe. O Centro Médico de

Fig. 12, pág. 39

New Jersey é inconfundível visualmente, erguendo-se grande e branco no cimo dos rochedos, um gigante casualmente situado.

Pouco mais pode ser citado como marcante com alguma unanimidade, a não ser a vista impressionante de New York City na linha do horizonte, à distância. Os outros diagramas completam a imagem da cidade, adicionando particularmente as tais necessidades práticas, as grandes artérias, em primeiro lugar as de tráfego mais intenso, que são, pela sua continuidade, excepções, se considerarmos a grande parte das ruas de Jersey City. Há uma escassez de bairros e fronteiras bem reconhecíveis e uma falta de pontos centrais ou nódulos conhecidos por todos. A cidade é, contudo, marcada pela presença de vários limites e obstáculos isoladores: as linhas de comboio e as auto-estradas aéreas, as Palisades, as duas costas marítimas.

Estudando os desenhos e as entrevistas individuais, tornou-se evidente que nenhum dos interrogados tinha uma imagem clara da cidade em que tem vivido tantos anos. Os mapas eram, normalmente, fragmentados, com grandes áreas em branco, concentrando-se quase sempre em pequenas regiões residenciais. A imponência do rio parece ser um forte elemento isolador e, normalmente, os mapas mostravam a parte elevada da cidade como marcante e a parte baixa como sendo um elemento fraco, ou vice-versa, sendo ambas ligadas por uma ou duas ruas puramente conceptuais. A área mais baixa pareceu particularmente difícil de estruturar.

Quando se pedia uma característica geral da cidade, uma das observações mais comuns era o facto de esta não existir como um todo, não possuir um centro, mas, sim, aparecer como a colocação de muitos lugarejos. A questão: «Em que pensa quando ouve as palavras Jersey City?», aparentemente tão simples de responder, tor-

Fig. 11 — Journal Square

Fig. 12 — O Centro Médico de New Jersey

nou-se de difícil resposta para os seus habitantes. Cada vez mais os indivíduos repetiam um «Nada de especial», que a cidade era difícil de simbolizar, que não tinha áreas distintas. Uma senhora achou que:

«Esta é uma das coisas mais penosas acerca de Jersey City. Se alguém viesse de longe até aqui, não existiria nada em relação ao qual eu pudesse dizer: 'Oh! Tens de ver, é tão bonito!'»

A resposta mais comum à questão do símbolo de Jersey City era sempre respondida citando a vista de New York no horizonte, do outro lado do rio, mas, na realidade, nada que fizesse parte da cidade em si. Aquilo que as pessoas sentiam acerca desta cidade, era o facto de ela ser um local na margem de algo. Alguém se exprimiu deste modo: os seus dois símbolos são o horizonte de New York e o Pulasky Skyway, representante de Newark. Um outro deu ênfase à significação de obstáculos circundantes: para sair de New Jersey temos de passar por baixo de Hudson Boulevard ou através do confuso nó de tráfego Tonnelle. Seria difícil exigir uma localização básica e um excerto de topografia mais precisas, mais imagináveis do que Jersey City, se se pudesse construir algo de novo. Mas as pessoas referiam-se ao meio circundante usando, de preferência, palavras como «velho», «sujo» e «monótono». As ruas foram constantemente descritas como sendo «cortadas». As entrevistas foram ricas em escassez de informação acerca do ambiente em redor e denotaram uma qualidade da imagem desta cidade mais conceptual do que perceptivelmente concreta. Mais impressionante ainda, foi a tendência para descrever usando nomes de ruas e costumes, muito mais frequentemente do que imagens visuais. Tomemos como exemplo a seguinte passagem, descrevendo um passeio numa área conhecida:

Fig. 13, pág. 41

«Depois de atravessar a auto-estrada, há uma ponte em sentido ascendente. Na rua que se encontra por baixo da ponte há uma companhia embaladora de curtumes; seguindo, depois na avenida, na segunda esquina vêem-se casas bancárias dos dois lados; e continuando, na esquina seguinte está uma loja de rádios e outra de ferramentas, uma ao lado da outra, do lado direito. Do lado esquerdo, antes de atravessar a rua, há uma mercearia e uma lavandaria. Continua pela Rua 7 e lá está um bar à sua frente na esquina do lado esquerdo, uma loja de legumes no lado direito — uma loja de bebidas do lado direito da estrada e no esquerdo uma mercearia. A próxima rua é a Rua 6 e nela nada existe a não ser de novo o caminho-de-ferro. Se passar por baixo da via-férrea, encontra-se na rua seguinte, é a Rua 5. Do seu lado direito vê-se um bar, há uma bomba de gasolina nova, do outro lado da rua, à sua direita; um bar à esquerda. A Rua 4 — quando se chega a esta rua, à esquina, do lado direito, está um terreno vazio, junto ao terreno está um bar; do lado direito está um armazém que vende carne por atacado e do seu lado direito, atravessando em frente ao armazém, há uma vidreira. A próxima é a Rua 3 — chega a esta rua e vê uma drogaria à direita, uma loja que vende uísque à sua frente, à direita, à esquerda está uma mercearia, em frente da mercearia, à sua esquerda, está um bar. À sua direita, antes de atravessar a rua, está uma loja, onde são vendidos artigos domésticos e, depois, na Rua 1 há um talho, um mercado de carne do lado esquerdo, e à frente, do lado de lá, um terreno livre, que é usado como estacionamento; do seu lado direito está uma loja de roupas e outra de doces, à direita...»

E assim por diante. Em toda esta descrição, temos apenas uma ou duas imagens visuais: «uma ponte ascendente» e talvez a passagem subterrânea do caminho-de-ferro. Quando chega ao Parque Hamilton, esta pessoa parece ver o seu meio ambiente e, então, através dos seus olhos, vê-se, num relance, o limitado espaço aberto com o seu coreto redondo e central e os bancos circundantes.

Fig. 13 — Uma rua em Jersey City

Acerca da monotonia da cena física foram feitas muitas observações:

«É quase igual por toda a parte... é, mais ou menos, apenas vulgaridade, para mim. Isto é: por vezes, é difícil sabermos qual a avenida em que gostaríamos de passear, porque são quase todas sensivelmente iguais, nada as diferencia.»

«Como poderia reconhecer a Avenida Fairvi quando lá chegasse?»

«Pela placa indicativa do nome, é a única forma de reconhecer qualquer coisa nesta cidade. Não existe algo de diferente, apenas um bloco de apartamentos à esquina, é tudo!»

«Eu acho que encontramos sempre o nosso caminho. Quando se quer, ele encontra-se. É, por vezes, confuso, podem perder-se alguns minutos à procura, mas eu acho que, normalmente, se chega onde se quer chegar.»

Neste meio ambiente relativamente indistinto há uma confiança, não só nas localizações a que estamos acostumados mas também nas diferenças de hábitos que se podem observar. As placas das ruas, os grandes reclames em Journal Square e as fábricas são os aspectos marcantes. Qualquer espaço paisagístico aberto, tal como os parques Hamilton ou Van Vorst, ou, especialmente, o West Side Park, é salvaguardado. Em duas ocasiões, houve quem usasse pequenos triângulos de erva na intersecção de algumas ruas como aspectos marcantes. Uma senhora falou em dar uma volta de carro, até um pequeno parque, ao domingo, para poder estar a contemplar a paisagem, sentada no seu carro. O facto de o Centro Médico ter um pequeno espaço de terreno cultivado, à sua frente, parece ser uma característica tão importante como a sua grande e volumosa silhueta, na linha do horizonte.

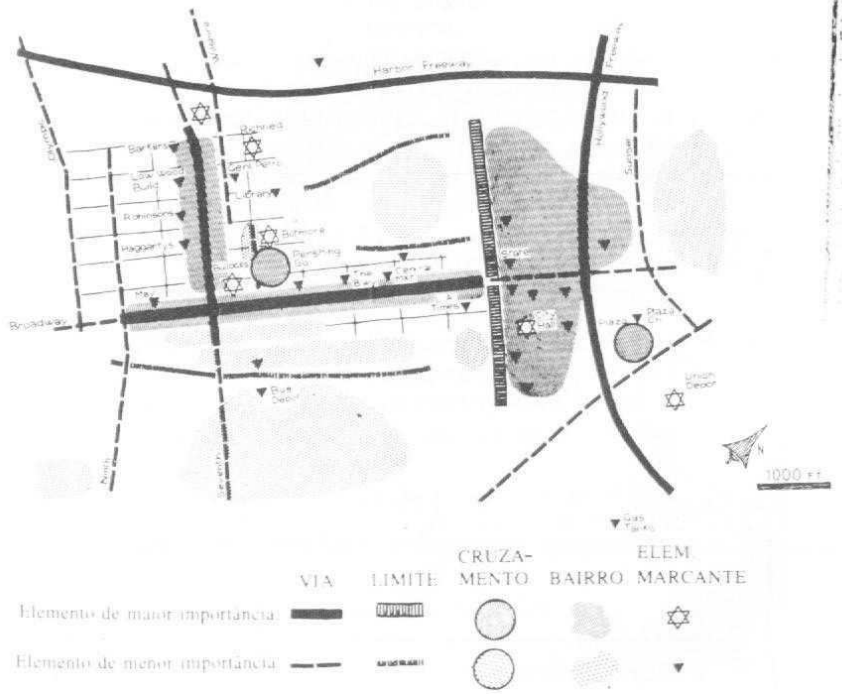
A imaginabilidade, evidentemente fraca deste meio ambiente, reflectiu-se na imagem que até os seus habitantes mais antigos possuem e foi manifestada com insatisfação, pobreza de orientação e incapacidade de descrever ou diferenciar as suas partes. No entanto, mesmo um tal conjunto de arredores, aparentemente caótico, tem, no fundo, uma estrutura e as pessoas aproveitam-na e elaboram-na, concentrando-se nas mais pequenas pistas, bem como desviando a sua atenção da aparência física para outros aspectos.

Los Angeles

A área de Los Angeles, no coração de uma grande região metropolitana, apresenta um aspecto diferente, tanto de New Jersey como de Boston. Esta região, comparável em tamanho à destas duas cidades, contém pouco mais do que os bairros comerciais do centro e os seus arredores. As pessoas conheciam a zona, não devido ao facto de aí morarem, mas por lá se encontrar o seu local de trabalho, quer num escritório quer numa loja. A figura 14 apresenta, como já vai sendo hábito, o reconhecimento do terreno. *Fig. 14*

No coração da metrópole, Los Angeles sofre o peso da actividade, com grandes edifícios, supostamente marcantes, e com uma estrutura básica: a sua rede de ruas quase regular. No entanto, um número de factores actua de modo a obter como resultado uma imagem menos nítida e diferente da de Boston. Em primeiro lugar, está a descentralização da região metropolitana, onde a área central é, ainda, por cortesia, o centro da cidade, mas existem outros cernes básicos, para os quais as pessoas

Fig. 14 — A forma visual de Los Angeles, como é vista no terreno



Biblioteca - UNIT
Arquitectura, Design e Cultura

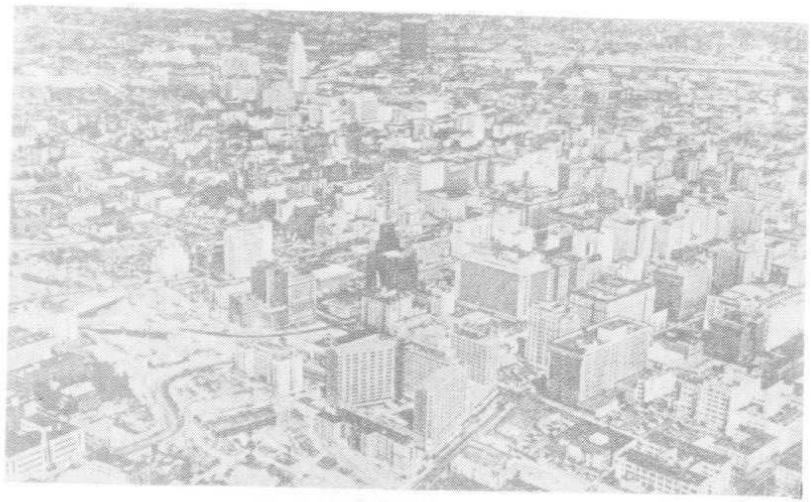


Fig. 15 — Los Angeles, vista do lado oeste

estão orientadas. A área central tem uma intensa actividade comercial e muitos habitantes passam sem para lá se deslocarem. Em segundo lugar, a própria rede da estrutura é uma matriz, dentro da qual tais elementos não podem ser sempre localizados com confiança. Em terceiro lugar, as actividades centrais estendem-se espacialmente e são desviadas, o que contribui para a dissolução do seu impacte. A reconstrução frequente impede a identificação que se constrói num processo histórico. Os próprios elementos, apesar de (e algumas vezes, devido a) frequentes tentativas de lhes conferir uma aparência vistosa, apresentam-se frequentemente sem uma fachada, no que diz respeito à sua forma. No entanto, não estamos, neste caso, contemplando mais uma caótica Jersey City, mas sim o centro de uma grande metrópole, bastante activo e ordenado ecologicamente.

Fig. 15

A fotografia aérea dá-nos uma ideia deste cenário. Se descuidarmos a atenção minuciosa em relação a tipos de projectos ou ao panorama distante, será difícil distinguir este de qualquer centro de outras cidades dos Estados Unidos. Verifica-se o mesmo amontoar de grandes construções brancas, onde estão instalados escritórios, a mesma quantidade enorme de vias de trânsito e parques de estacionamento. Contudo, os mapas de imagem são muito mais densos do que aqueles de Jersey City.

A estrutura essencial desta imagem é o ponto central Pershing Square, que fica na curva do L formado pelas duas grandes ruas comerciais, a Broadway e a Rua 7. Tudo

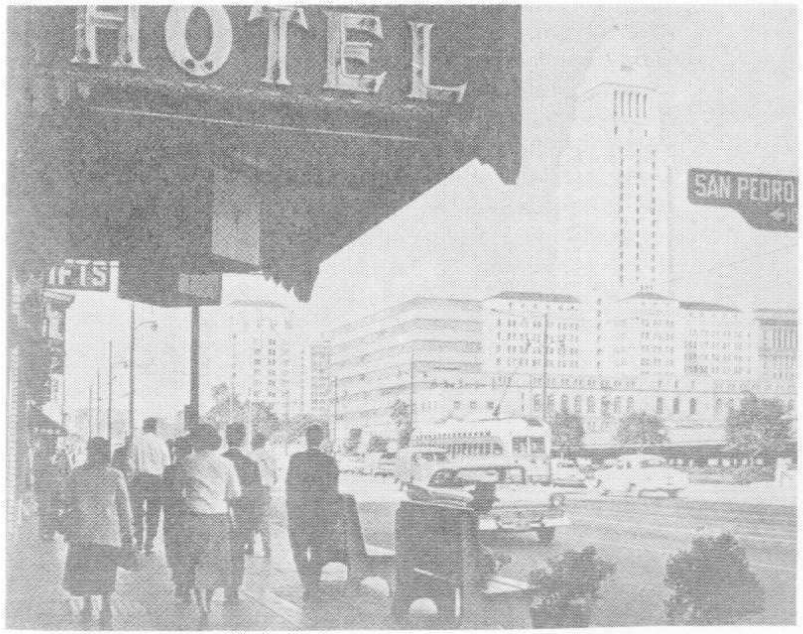
isto constitui a matriz geral de uma rede de vias de comunicação. No fim da Broadway, encontra-se a área do Civic Center e, para além dele, o cruzamento sentimentalmente importante das Ruas Plaza e Olvera. Paralela à Broadway, está a Rua Spring, zona financeira, e, perto dela, Skid Row (rua principal).

A Avenida Hollywood e a do Porto podem ser aceites como as duas fronteiras do L, fechando, assim, os seus dois lados livres. A imagem geral é notável pelo seu vazio a este das Ruas Main ou Los Angeles e a sul da Rua 7, com excepção da tal rede que se repete. A área central localiza-se num vácuo. Este centro em forma de L é salpicado fortuitamente por aspectos marcantes, sendo os mais importantes os Hotéis Statler e Bittmore e, ainda entre outros, o edifício Richfield, a Biblioteca Municipal, os armazéns Robinson e Bullocks, o Federal Save Nuilding, o auditório da Filarmónica, City Hall, e o Union Depot. Mas apenas dois pontos relevantes foram descritos em pormenor: o feio edifício Richfield, preto e dourado, e o cimo, em forma de pirâmide, da Câmara Municipal.

Fig. 43, pág. 163

Para além da área do Civic Center, não existem outras significativas, exceptuando algumas pequenas e lineares, reduzidas a lados de ruas, tais como as zonas

Fig. 16 — O Civic Center



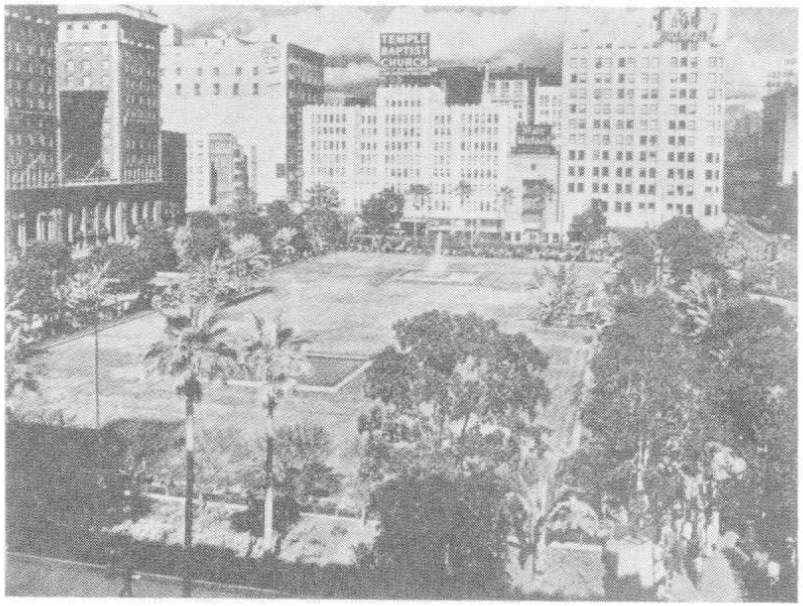


Fig. 17 — O largo Pershing

comerciais da Rua 7 e da Broadway, as firmas de transporte, na Rua 6, o bairro financeiro da Rua Spring e Skid Row na Main Street. As restantes são relativamente fracas: Bunker Hill, Little Tokyo. O Civic Center é mais forte pela sua função óbvia, pelo seu tamanho, abertura espacial, edifícios novos e os seus contornos definitivos. São poucos aqueles a quem passa despercebido. Bunker Hill não é uma imagem tão marcante, apesar das suas conotações históricas, e apenas poucos consideram que não se situa no centro da cidade. De facto, é surpreendente como o coração da cidade, tendo de incluir este aspecto topográfico de tão grande importância, o centro activo de uma cidade, consegue conservar Bunker Hill como parte integrante de si.

Fig. 16, pág. 45

Pershing Square é, sem dúvida, o elemento mais importante: um espaço aberto, desenhado insolitamente dentro do coração da cidade, reforçado pelo seu uso como foro político ao ar livre e local de descanso para idosos. Juntamente com o cruzamento Plaza-Olvera (este também um espaço aberto), Pershing Square foi o elemento mais nitidamente descrito, com o seu relvado «imaculado», rodeado, em primeiro lugar, por bananeiras, depois por uma fila de velhinhos sentados em sólidos bancos de pedra, em seguida por ruas agitadas e, finalmente, pelas filas envolventes de edifícios no centro da cidade. Embora notado, nem sempre foi apreciado como sendo agradável. Por exemplo, houve quem mostrasse receio da gente idosa e excêntrica que nele se detém; frequentemente obtivemos uma resposta com um carácter emotivo, causada pelo modo como alguns estão limitados às paredes circundantes e afastadas da relva central. Também foram tecidas comparações desfavoráveis com o anterior (talvez elegante) aspecto do largo: um pequeno bosque com alguns bancos e caminhos. A relva, colocada ao centro, não é apenas razão de ressentimento pelo facto de não poder ser desfrutada pelos utentes do largo, mas também por tornar impossíveis aos peões o caminhar através de Pershing Square, como a maioria o desejava fazer. Contudo, esta é uma imagem altamente identificável, reforçada pela presença de um elemento marcante, a massa vermelha e castanha do Hotel Bittmore, que nos orienta eficientemente em direcção ao largo.

Por toda a sua importância na imagem da cidade, Pershing Square parece pairar um pouco. É um bloco afastado das duas ruas-chave, a Broadway e a Rua 7, e muitos não tinham a certeza da sua localização precisa, embora não tivessem dúvidas acerca da sua localização geral. Alguns tentaram percorrer mentalmente, com os seus olhares, os espaços laterais do largo, à medida que passavam nas ruas de menor relevo. Isto parece-nos ligado com a sua posição «fora do centro» e também com o facto de alguns indivíduos terem tendência para confundir diversas ruas, tal como abaixo anotamos.

Associação Salvador de Oliveira de Educação e Cultura
Biblioteca - UNIT

A Broadway foi, talvez, a única rua que ninguém confundiu. Na qualidade de rua principal, na sua origem, e possuindo a maior concentração comercial do centro da cidade, é marcada pela multidão em ambos os seus passeios, pela sua extensão de comércio contínuo, pelos pavilhões das suas casas de espectáculos e pelos carros na via (quando noutras ruas apenas circulam autocarros). Embora acedêssemos em considerar a Broadway como o coração da cidade (se algo assim se pode considerar), não é, contudo, um centro de comércio para a maior parte destes indivíduos da classe média. Os seus passeios estão cheios de minorias étnicas e grupos de pequeno rendimento económico, cujos bairros residenciais se situam em redor da zona central. Os entrevistados consideram-na como um foco estranho, tomando atitudes diversas de rejeição, curiosidade e medo. Apressaram-se a descrever a diferença básica entre a multidão da Broadway e da Rua 7,

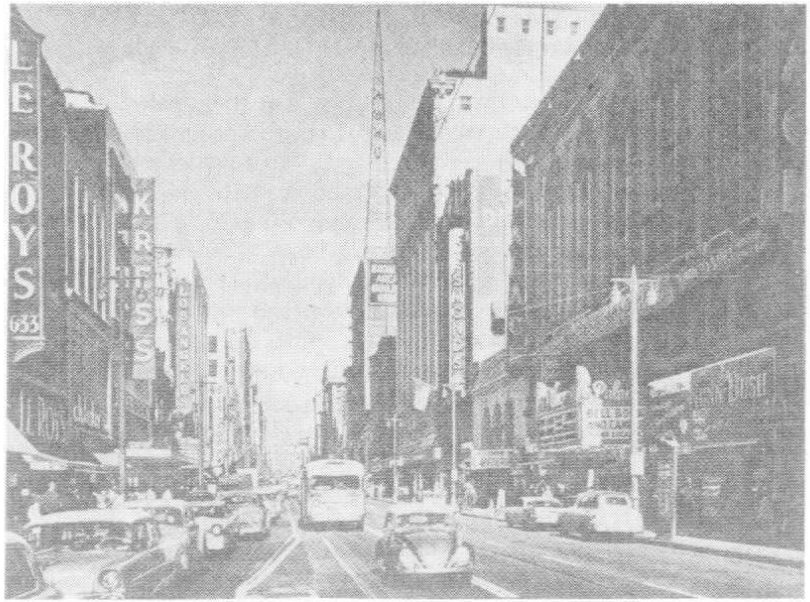
Fig. 18, pág. 48

que é um centro de comércio, se não para uma *élite*, pelo menos para uma classe média.

De um modo geral, é difícil diferenciar as ruas assinaladas com um número umas das outras, excepto as Ruas 6, 7 e 1. Esta confusão foi grandemente notada nas entrevistas; as ruas longitudinais e assinaladas com um nome originam também confusões, mas em menor escala. Alguns mostraram uma tendência para confundir várias destas ruas na direcção norte-sul, especialmente as Ruas Flow, Hope, Grand e Olive, todas elas correndo em direcção a Bunker Hill.

Embora se possa confundir uma ou outra rua no centro da cidade, poucos têm dificuldade em manter o seu caminho e encontrar a sua direcção. Para salvaguardar a diferenciação direccional, parece haver suficientes pontos que, de todo o lado, nos podem servir como pontos de referência: o Hotel Statler na Rua 7, a biblioteca na Rua Hope, Bunker Hill na Rua Grand; para além disto, dispomos ainda da diferença de costumes ou da própria intensidade de transeuntes, tal como acontece ao longo da Broadway. De facto, todas as ruas estão visualmente fechadas, apesar da «grade» regular existente no centro, seja devido à topografia, às auto-estradas ou a uma irregularidade na própria rede.

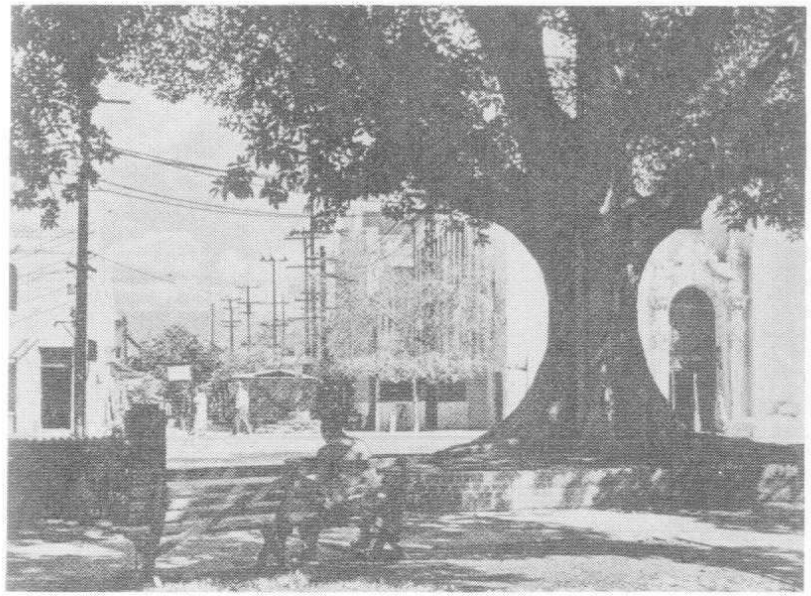
Fig. 18 — Broadway



Do outro lado da auto-estrada de Hollywood está um dos elementos marcantes: o cruzamento das Ruas Plaza e Olvera. Este foi sempre muito nitidamente descrito: a sua forma, árvores, bancos, pessoas, telhas, as ruas empedradas (hoje em dia, na realidade, pavimentadas com tijolo), o espaço estreito, as mercadorias para venda e, infalivelmente, o cheiro a velas e a açúcar cristalizado. Este pequeno ponto não é apenas assinalável visualmente, mas é também o único ponto de abrigo verdadeiramente histórico na cidade e parece gerar uma ligação muito forte entre si e os cidadãos. Nesta mesma área, entre o Union Depot e o Civic Center, foi, contudo, para quase todos os indivíduos, bastante difícil orientarem-se. Sentiam-se «abandonados» pela grade e não tinham a certeza onde, na zona amorfa, iam desembocar as ruas. A Rua Alameda conduz-nos traiçoeiramente para a esquerda, em vez de seguir paralelamente às ruas na direcção norte-sul. *Fig. 19*

A enorme clareza da área do Civic Center parece ter apagado a rede original e substituído o pouco que há de novo. A auto-estrada é uma barreira extinta. Quando se deslocavam do Union Depot para o Hotel Statler, a maior parte dos indivíduos saudava o aparecimento da Rua 1, quase sempre com uma expressão de nítido contentamento. *Fig. 20, pág. 50*

Fig. 19 — A Plaza e a entrada para a Rua Olvera

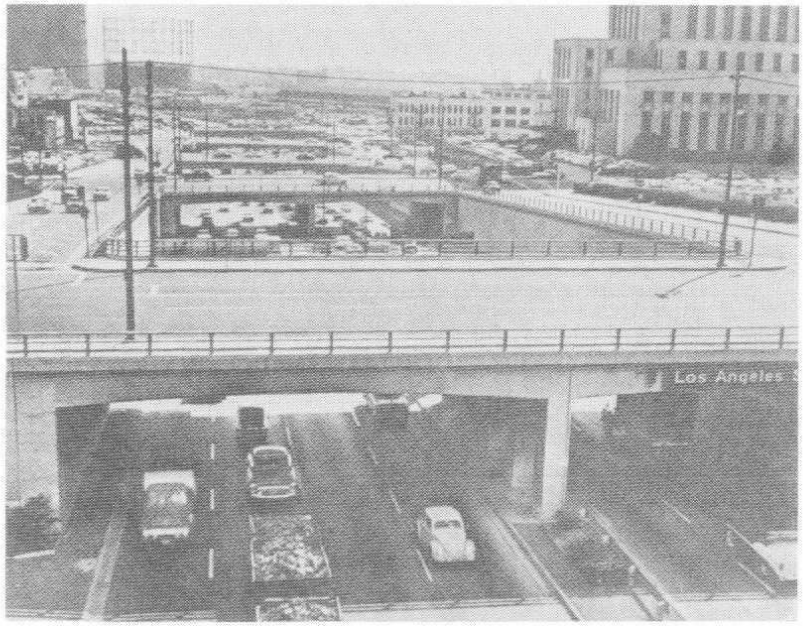


Quando lhes foi pedido para descreverem a cidade como um todo, as pessoas usaram algumas frases onde frequentemente eram usadas palavras como «estendida», «espaçosa», «disforme», «descentralizada». Los Angeles parece ser difícil de conceptualizar ou de encarar como um todo. Uma extensão sem fim, que pode ter agradáveis conotações de espaço, em volta de observações ou associações de cansaço e desorientação, foi a imagem comum. Um indivíduo disse:

«É como se andasse muito, esperando chegar a um local e, quando lá chegasse, descobrisse que, afinal, nada existia.»

Mas tornou-se evidente que a orientação, numa escala regional, não era muito difícil. O aparato da orientação regional incluía o oceano, as montanhas e as colinas, para os residentes mais antigos, as regiões dos vales, tais como S. Fernando e os bairros de grande desenvolvimento, tais como Beverly Hills, a auto-estrada mais importante, o sistema de avenidas e, finalmente, uma diferença na antiguidade em relação a toda a metrópole, evidenciada pela condição, estilo e tipo de estrutura, apropriados a cada época nas sucessivas etapas do crescimento.

Fig. 20 — A auto-estrada de Hollywood



Abaixo desta grande escala, contudo, a estrutura e a identidade parecem ser bastante difíceis. Não existiam bairros de carácter médio em relação à sua extensão e as vias eram confundidas. As pessoas queixavam-se de que se perdiam, desde que não se confinassem aos caminhos habituais; queixavam-se também da grande dependência das placas de rua. Em pequena escala, havia «ninhos» ocasionais de grande identidade e significado: casinhas de montanha, casas de praia, áreas plantadas com vegetação bem diferenciada. Mas isto não era geral e uma ligação média geral na estrutura, a imaginabilidade dos bairros, tendia a mostrar-se fraca.

Em quase todas as entrevistas em que as pessoas descreviam o caminho que levavam de casa ao emprego, houve um enfraquecer progressivo da vivacidade de impressões, à medida que se aproximavam do centro da cidade. Perto de casa, havia muitos mais pormenores acerca das vertentes e voltas da vegetação e das pessoas. O interesse diário e o prazer eram evidentes, na descrição. Aproximando-se do centro, esta imagem tornava-se cada vez mais cinzenta, mais abstracta, mais conceptual. A zona central, tal como em Jersey City, era essencialmente uma colecção de determinados costumes e fachadas de lojas. Sem dúvida, isto era em parte devido ao crescente esforço que requer a condução em vias de maior importância, mas, mesmo depois de sair do carro, estas fracas impressões persistiam. Evidentemente que o material que nos é dado ver é, ele próprio, muito mais pobre. Talvez a crescente poluição tenha também as suas consequências.

A poluição e a neblina foram, frequentemente, mencionadas como um tormento para o habitante da cidade. Pareciam entristecer as cores da cidade, de tal forma que o tom omnipresente era descrito como esbranquiçado, amarelo ou cinzento. Vários condutores, no centro da cidade, afirmaram que, normalmente, se informavam das condições atmosféricas e da poluição, todas as manhãs, observando a visibilidade de faróis em torres tão distantes como as do edifício Richfield ou City Hall.

O tráfego automóvel e o sistema de auto-estradas foram temas dominantes nas entrevistas. Esta era a experiência quotidiana — por vezes excitante, normalmente tensa e cansativa. As descrições de percursos estavam cheias de pormenores acerca de sinais luminosos, intersecções e problemas em regressar a casa. Nas auto-estradas havia de tomar decisões muito antes do tempo, pela necessidade constante de manobras difíceis. Tal como

Fig. 20, pág. 50

descer quedas de água num barco: debaixo da mesma tensão, o mesmo esforço constante para se manter vivo. Muita gente mostrou o seu medo, quando guiava, pela primeira vez, por um novo caminho. Houve alusões frequentes às passagens aéreas, o divertimento dos grandes intercâmbios, as sensações de cinestesia do desnivelamento do terreno, do virar uma curva, do subir uma rua. Para alguns, guiar era um desafio, um jogo a alta velocidade.

Nestas auto-estradas é possível obter um sentido de uma topografia mais abrangente. Alguém achou que, quando todas as manhãs passava por uma determinada elevação do terreno, esta marcava o ponto médio do seu percurso, dando-lhe, até, uma forma. Um outro notou a extensão da escala citadina devida às novas estradas, que tinham mudado toda a sua concepção da relação dos elementos. Houve referências ao prazer de panoramas extensos, de zonas elevadas nas auto-estradas, em contraponto à sensação monótona dos aterros, noutras passagens. Por outro lado, tal como em Boston, estes condutores parecem ter dificuldade em localizar a auto-estrada, em ligá-la ao resto da estrutura citadina. Notou-se a experiência comum de perda de orientação, quando usando uma das saídas das auto-estradas.

Um outro tema frequente foi o da existência através dos tempos. Talvez porque uma tão grande parte do ambiente é nova, ou está em constante mudança, houvesse evidentemente um apego generalizado, quase patológico, a tudo o que tinha sobrevivido à alteração. É assim que o cruzamento Plaza-Olvera ou até os hotéis de Bunker Hill, já em decadência, chamam ainda a atenção de muitos. Parecia notar-se a existência de uma ligação sentimental àquilo que é velho, maior do que à da parte conservadora de Boston.

Em Los Angeles, tal como em Jersey City, as pessoas sabem apreciar flores e vegetação que se tornam, de facto, na beleza de muitos bairros residenciais. As primeiras metades das descrições dos percursos casa-emprego estavam cheias de figuras vivas de flores e árvores. Mesmo os condutores, deslocando-se a altas velocidades, pareciam notar e desfrutar tais pormenores.

Mas estas observações não se aplicavam à área directamente abrangida pelo nosso estudo. O centro de Los Angeles está longe do caos visual de Jersey City e tem um número considerável de aspectos marcantes. Contudo, excepto para uma rede conceptual e bastante indiferenciada, foi difícil de organizar e compreender como um

todo. Não possui símbolos fortes e gerais. As imagens mais fortes, Broadway e Pershing Square, eram, para um grupo de indivíduos da classe média, pelo menos bastante estranhos ou, até, ameaçadores. Nenhum os descreveu como agradáveis ou belos. A pequena Plaza abandonada e algumas das suas actividades comerciais ou recreativas, simbolizadas pelos aspectos marcantes na parte superior da Rua 7, foram os únicos elementos nos quais depositaram alguma afeição. Alguém explicou isto dizendo que a velha Plaza, por um lado, e o novo Wilshire Boulevard, por outro, eram os únicos elementos com carácter e que estes resumiam Los Angeles.

A imagem pareceu carente de um carácter reconhecível, estabilidade e significado agradável, que encontrámos no centro de Boston.

Temas comuns

Comparando estas três cidades concluímos (se é que algo se pode concluir de exemplos tão pequenos) que, tal como era de esperar, as pessoas adaptam o seu meio ambiente e constroem uma estrutura e identidade daquilo que se lhes depara. Os tipos de elementos usados na imagem da cidade e as características que os tornam fracos ou fortes parecem poder comparar-se nas três cidades, embora a proporção de tipos destes elementos possa variar com a forma actual. No entanto, ao mesmo tempo, existem diferenças profundas entre os níveis de orientação e satisfação, nestes meios físicos diversos.

Entre outras coisas, os testes tornaram clara a importância do espaço e largura de vista, como a preponderância do rio Charles nos contornos de Boston, assente na enorme clareza visual que oferece, quando nos aproximamos da cidade por estre lado. Um grande número de elementos de uma cidade pode imediatamente ser observado nas suas relações; a posição de alguém, em relação ao todo, é muito clara. O Civic Center de Los Angeles foi realçado através da sua abertura espacial; as pessoas de Jersey City reagiram ao que perante elas se desenhava, quando desciam as Palisades, em direcção ao panorama de Manhattan no horizonte.

Verificava-se um prazer emocional, resultante de um panorama extenso a que constantemente se referiam. Seria possível tornar esta experiência panorâmica mais frequente nas nossas cidades para os milhares que nelas vivem? Um panorama vasto causará, por vezes, um caos ou

Fig. 4, pág. 30

Biblioteca - UNIT

será expressão de solidão, mas um cenário bem organizado parece ser o principal de uma cidade agradável.

Até o espaço rude, disforme, parece ser notado, embora não seja agradável. Muitos referiram-se às escavações em Dewey Square, em Boston, como sendo um elemento marcante. Sem dúvida, isto deve-se ao contraste entre este e outros espaços urbanos reduzidos. Mas quando o espaço tem alguma forma, tal como acontece ao longo do rio Charles ou da Avenida Commonwealth, em Pershing Square, em Louisburg Square ou, de certo modo, em Copley Square, o impacte é muito mais forte: a característica fica retida na memória. Se a Scollay Square de Boston ou a Journal Square de Jersey City tivessem um carácter espacial proporcionante à sua importância funcional, seriam, certamente, estruturas-chave nas suas cidades.

As características da paisagem na cidade, a vegetação ou a água, foram frequentemente notadas com satisfação. Os habitantes de Jersey City tinham a sua atenção concentrada nos poucos oásis verdes dos seus arredores; os de Los Angeles, muitas vezes paravam para descrever a variedade exótica da vegetação local. Alguns deles contaram os desvios diários que tornavam o caminho para o emprego mais longo, mas que permitiam passar por algum espaço verde ou panorama com água. Aqui deixamos o extracto de um habitante de Los Angeles de teor semelhante a muitos outros:

«Atravessa-se Sunset, passa-se por um pequeno parque — não sei como se chama. É muito bonito e — oh! — os jacarandás florescem nesta altura do ano. Uma casa situada no quarteirão seguinte tem alguns. Em Canyon há todas as espécies de palmeiras: as grandes, as pequenas; e, depois, descendo em direcção ao parque.»

Los Angeles, apropriada para automóveis, fornece também os mais ricos exemplos de reacção ao sistema de ruas: este está organizado em relação aos caminhos, em relação a outros elementos da cidade, ao seu próprio carácter interno de espaço, vista e movimento. Mas o domínio visual das ruas e a sua importância chave, como sendo a rede através da qual as pessoas põem o seu meio ambiente à prova, foram também grandemente testemunhadas na recolha de material em Boston e Jersey City.

A referência constante à classe socioeconómica é bastante notória: o evitar da classe «inferior» da Broadway de Los Angeles, o reconhecimento da classe superior

da Bergen Section em Jersey City ou a inconfundível divisão de Beacon Hill, em Boston, em duas partes distintas.

As entrevistas revelaram uma outra reacção: o modo como a cena física simboliza o decorrer do tempo. As entrevistas levadas a cabo em Boston foram ricas em referências ao contraste entre as épocas: a nova artéria atravessando o velho bairro do mercado; a nova capela católica entre os edifícios velhos na Rua Arch; a velha (escura, baixa e decorada) Igreja da Trindade desenhada contra o novo (alto, claro e estável) Edifício John Hancock e assim sucessivamente. De facto, as descrições foram muitas vezes feitas como se fossem uma reacção ao contraste na cena citadina: o contraste espacial, o contraste de épocas ou comparações de limpeza e panorama. Elementos e qualidades adquiriram um significado pela sua situação no todo.

Em Los Angeles existe a sensação de que a constante renovação do meio ambiente e a ausência dos elementos físicos ancorados no passado são excitantes e perturbadores. Muitas descrições de panoramas, feitas por habitantes novos ou idosos, foram acompanhadas pelos fantasmas daquilo que, antigamente, ali existira. Mudanças, como as ocasionadas pela rede de auto-estradas, deixaram cicatrizes na imagem mental. O entrevistador afirmou:

«Parece existir uma amargura ou nostalgia entre os nativos que poderia ser um ressentimento devido às numerosas mudanças ou, apenas, incapacidade de se reencontrar de um modo suficientemente rápido para poder coexistir com elas.»

Comentários gerais, como este, tornaram-se evidentes ao ler o material recolhido nas entrevistas. É possível, contudo, estudar sistematicamente as entrevistas e este campo, e tirar conclusões mais precisas acerca do carácter e estrutura da imagem urbana. Esta será a tarefa do capítulo seguinte.

III. A IMAGEM DA CIDADE E OS SEUS ELEMENTOS

Parece haver uma imagem pública de qualquer cidade que é a sobreposição de imagens de muitos indivíduos. Ou talvez haja uma série de imagens públicas, criadas por um número significativo de cidadãos. Tais imagens de grupo são necessárias, quando se pretende que um indivíduo opere de um modo bem sucedido dentro do seu meio ambiente e coopere com os seus companheiros. Cada indivíduo tem uma imagem própria e única que, de certa forma, raramente ou mesmo nunca é divulgada, mas que, contudo, se aproxima da imagem pública e que, em meios ambientes diferentes, se torna mais ou menos determinante, mais ou menos aceite.

Esta análise limita-se aos efeitos dos elementos físicos perceptíveis. Há também outros factores influenciadores da imagem, tais como o significado social de uma área, a sua função, a sua história ou, até, o seu nome. Passaremos por cima disto, uma vez que o nosso objectivo é, agora, descobrir a importância da forma. É elementar considerar que o *design* actual se deveria usar com o fim de reforçar o significado e não de o negar.

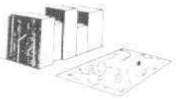
Os elementos da imagem urbana até aqui estudados, que podem referir-se a formas físicas, são passíveis de uma classificação conveniente em cinco tipos de elementos: vias, limites, bairros, cruzamentos e elementos marcantes.

Associação Salgado de Oliveira de Educação e Cultura
Biblioteca - UNIT

De facto, estes elementos, uma vez que aparecem em muitos tipos de imagens do meio ambiente, tal como se pode verificar no Apêndice A, podem ter um uso muito generalizado. Podemos defini-los do seguinte modo:

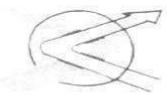
1. *Vias:* são os canais ao longo dos quais o observador se move, usual, ocasional ou potencialmente. Podem ser ruas, passeios, linhas de trânsito, canais, caminhos-de-ferro. Para muitos, estes são os elementos predominantes na sua imagem. As pessoas observam a cidade à medida que nela se deslocam e os outros elementos organizam-se e relacionam-se ao longo destas vias.

2. *Limites:* os limites são os elementos lineares não usados nem considerados pelos habitantes como vias. São as fronteiras entre duas partes, interrupções lineares na continuidade, costas marítimas ou fluviais, cortes do caminho-de-ferro, paredes, locais de desenvolvimento. Funcionam, no fundo, mais como referências secundárias do que como alavancas coordenantes; tais limites podem ser barreiras mais ou menos penetráveis que mantêm uma região isolada das outras, podem ser «costuras», linhas ao longo das quais regiões se relacionam e encontram. Estes elementos limites, embora não tão importantes como as vias, são, para muitos, uma relevante característica organizadora, particularmente quando se trata de manter unidas áreas diversas, como acontece no delinear de uma cidade por uma parede ou por água.



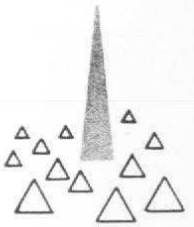
3. *Bairros:* os bairros são regiões urbanas de tamanho médio ou grande, concebidos como tendo uma extensão bidimensional, regiões essas em que o observador penetra («para dentro de») mentalmente e que reconhece como tendo algo de comum e de identificável. São sempre passíveis de identificação do lado interior e, também, do exterior, no caso de se poderem notar, com diferenças de indivíduo para indivíduo. A maior parte dos cidadãos estrutura deste modo a sua cidade, cujos elementos importantes são as vias ou os bairros. Isto parece depender não só do indivíduo mas também da cidade em questão.

4. *Cruzamentos:* os cruzamentos são pontos, locais estratégicos de uma cidade, através dos quais o observador nela pode entrar e constituem intensivos focos para os quais e dos quais ele se desloca. Podem ser essencialmente junções, locais de interrupção num transporte, um entrecruzar ou convergir de vias, momentos de mudança de uma estrutura para outra. Os cruzamentos podem, também, ser simples concentrações que se revestem de importância por serem a condensação de alguns hábitos ou



pelo seu carácter físico, tais como a esquina de uma rua ou um largo rodeado de outros elementos. Alguns destes nós de concentração são o foco ou o «resumo» de um bairro. É destes nós que a sua influência irradia muitas vezes, tornando-se, por vezes, um cruzamento o símbolo de um bairro. Podem, por isto também, chamar-se «centros». Muitos destes nós partilham da natureza tanto das junções como das concentrações. O conceito de cruzamento está relacionado com o de via, pois os cruzamentos são típicas convergências de vias, factos do percurso. Estão, semelhantemente, ligados ao conceito de bairro, devido ao seu carácter de núcleo, que, por sua vez, é o foco intensivo, o centro polarizador do bairro. Em qualquer caso ou imagem, encontram-se pontos focais e, em alguns casos, eles são até a característica dominante.

5. *Pontos marcantes:* estes são outro tipo de referência, mas, neste caso, o observador não está dentro deles, pois são externos. São normalmente representados por um objecto físico, definido de um modo simples: edifício, sinal, loja ou montanha. O seu uso implica a sua distinção e evidência, em relação a uma quantidade enorme de outros elementos. Alguns pontos marcantes situam-se a grande distância, acima dos cumes de outros elementos mais pequenos e são usados como referências radiais. Podem situar-se dentro da cidade ou a uma tal distância que desempenham a função constante de símbolo de direcção. É o caso de torres isoladas, cúpulas douradas, colinas extensas. Até um ponto móvel como o Sol, cujo percurso é suficientemente regular e lento, pode ser aproveitado como tal. Outros pontos marcantes são essencialmente locais, podendo ser avistados apenas em regiões restritas e a certa proximidade. Estes são os sinais inumeráveis, as fachadas de lojas, árvores, puxadores de portas e outros detalhes urbanos que completam a imagem da maior parte dos observadores e são, normalmente, usados como indicações de identidade e até de estrutura. Parecem adquirir um significado crescente à medida que as deslocações se vão tornando cada vez mais familiares.



A imagem de uma dada realidade física pode alterar ocasionalmente o seu tipo, se as circunstâncias de observação forem diferentes. Assim, uma auto-estrada pode ser uma artéria de comunicação para o motorista e um limite para um peão. Uma área central pode ser encarada como um bairro no caso da cidade estar organizada em média escala ou apenas como um cruzamento se conside-

rarmos toda a área da metrópole. Mas as categorias parecem possuir uma certa estabilidade para um observador, quando este opera num determinado nível.

Nenhum dos elementos-tipo, acima mencionados, existe isoladamente na realidade. Os bairros contêm cruzamentos na sua estrutura, são demarcados por limites, cruzados por vias e salpicados por elementos marcantes. Os elementos sobrepõem-se e interligam-se constantemente. Se esta análise começa com a diferenciação dos elementos em categorias, tem de terminar com a sua reintegração no todo que é a imagem. Os nossos estudos fornecem informações acerca do carácter visual dos tipos de elementos. Isto será discutido adiante. O trabalho fez revelações acerca das inter-relações entre os elementos e níveis de imagens, qualidades de imagens ou desenvolvimento de imagens, infelizmente apenas de um modo reduzido. Os últimos tópicos serão tratados no fim deste capítulo.

Vias

Para a maior parte dos entrevistados, as vias constituíam os elementos predominantes, embora a sua importância variasse com o grau de conhecimento da cidade. Gente com um conhecimento reduzido de Boston tinha a tendência para imaginar a sua cidade em termos topográficos, regiões vastas, características generalizadas e relações direccionais vagas; aqueles que melhor a conheciam dominavam, de modo geral, a estrutura das vias, pensavam em termos de vias específicas e das suas inter-relações; outros, que melhor do que ninguém a conheciam, serviam-se mais de pequenos elementos marcantes do que de regiões ou vias. Não deveríamos subestimar o drama potencial e a identificação no sistema das auto-estradas. Um sujeito de Jersey City, para quem descrever o seu ambiente não é algo de grande valor, interessou-se, repentinamente, quando falava do Holland Tunnel. Um outro falou-nos acerca do seu contentamento:

«Atravessa a Avenida Balduin, vê toda a cidade de New York à sua frente, vê uma gota de terra (as Palisades) — e aqui está o panorama aberto da parte baixa de Jersey City, diante de si; e descendo a colina, já sabe: há o túnel, há o rio Hudson e tudo o mais... Eu olho sempre para o Empire State Building

para ver como está o tempo... Sinto-me de facto feliz por ir a algum local, pois adoro ir a qualquer local.»

Vias específicas podem tornar-se importantes em muitos sentidos. Uma das influências mais fortes será, sem dúvida, o hábito de se deslocar de modo que as vias de acesso mais importantes, tais como a Rua Boylston, Storrow Drive, a Rua Tremont em Boston, Hudson Boulevard em Jersey City ou as auto-estradas em Los Angeles, sejam todas características-chave da imagem. Obstáculos ao tráfego que, muitas vezes, complicam as estruturas, podem, noutros casos, ser clarificadores, concentrando fluxos diversos em poucos canais, que, assim, são passíveis de domínio conceptual. Beacon Hill, sendo um círculo gigante, aumenta a importância das Ruas Charles e Cambridge; o jardim público reforça a Rua Beacon. O rio Charles, reduzindo o tráfego a algumas pontes bastante visíveis, cada uma com a sua forma individual, clarifica, sem dúvida, a estrutura de vias. De modo bastante semelhante operam as Palisades em Jersey City, focando a atenção nas três ruas que as atravessam de uma forma bem sucedida.

A concentração de um costume ou de actividades especiais numa rua pode conceder-lhe um lugar predominante na mente do observador. A Rua Washington é o exemplo a verificar em Boston: ela é constantemente associada ao comércio e ao teatro. Alguns estendem estas características a partes da Rua Washington, que são já bastante diferentes (por exemplo, perto da Rua State); muitos parecem não saber que esta rua continua para além deste segmento de recreações, pensando que ela acaba perto das Ruas Essex ou Stuart. Los Angeles tem, deste facto, muitos exemplos: Broadway, Rua Spring, Skid Row, Rua 7 — onde as concentrações de costumes são suficientemente evidentes para criar bairros lineares. As pessoas parecem sensíveis a mudanças na intensidade de actividade que se lhes depara e, por vezes, orientam-se, em grande parte, seguindo a principal afluência de tráfego. A Broadway de Los Angeles foi reconhecida pelas suas multidões e quantidade de carros; a Rua Washington, em Boston, foi marcada pela afluência de peões. Outras espécies de actividades, num nível primário, também parecem tornar certos lugares evidentes como, por exemplo, as construções perto da Estação Sul ou a actividade do mercado de alimentos.

Fig. 30, pág. 89

Fig. 18, pág. 48

Qualidades especiais características conseguiram reforçar a imagem de determinadas vias, isto é, ruas com

extremos, quer muito largos quer muito estreitos, atraem as atenções. A Rua Cambridge, a Avenida Commonwealth e a Avenida Atlantic são todas bem conhecidas em Boston e foram todas assinaladas como sendo extremamente largas e amplas. Características espaciais de largueza ou falta de espaço devem parte da sua importância à associação comum de ruas principais com ruas largas e de ruas secundárias com ruas estreitas. A procura e a confiança nas ruas «principais» (ou seja, as ruas largas) torna-se automática e, em Boston, o modelo real apoia, normalmente, esta impressão. A Rua Washington, estreita como é, torna-se uma excepção a esta regra e o contraste funciona, aqui, de tal modo que a noção de estreito é reforçada por edifícios altos e grandes multidões, tornando-se o próprio oposto factor de identificação. Algumas das dificuldades de orientação no bairro financeiro de Boston, ou a anonimidade da rede em Los Angeles, podem dever-se a esta falta de domínio espacial.

Características especiais nas fachadas eram também importantes para a identificação das vias: a Rua Beacon e a Avenida Commonwealth eram, em parte, distinguidas devido às fachadas dos edifícios que nelas se encontram. A textura do pavimento pareceu ser menos importante, exceptuando casos especiais como a Rua Olvera, em Los Angeles. Tudo indica que pequenas quantidades de vegetação se revestem de uma menor importância, mas as quantidades maiores, como a da Avenida Commonwealth, podem reforçar a imagem de uma rua de um modo significativo.

Fig. 21, pág. 64

A proximidade de traços especiais da cidade poderia, também, dotar uma rua de uma maior importância. Neste caso, ela teria funções secundárias, como um limite. A Avenida Atlantic obtinha grande parte da sua importância pela sua relação com o cais e o porto e Storrow Drive pela sua localização ao longo do rio Charles. As Ruas Arlington e Tremont eram notadas devido a um dos seus lados se estender ao longo de um parque; a Rua Cambridge tornava-se clara para os habitantes pela sua relação fronteiriça com Beacon Hill. Outras qualidades que conferem importância a simples ruas são a situação visual das próprias ou a sua situação visual a partir de outras partes da cidade. A Central Artery era importante devido à sua proeminência, seguindo através da cidade num percurso ascendente. As pontes sobre o rio Charles também eram notadas a longas distâncias. Mas as auto-estradas de Los Angeles, nos limites da área central da cidade, estão ocultas por cortes ou construções de muros. Um número de indivíduos que se

Fig. 7, pág. 34

Fig. 20, pág. 50

deslocava de automóvel afirmou que a sua atenção aumentava quando saía de uma auto-estrada, esperando abranger, então, um grande espaço com a vista. Outros falaram das auto-estradas como se elas não existissem.

Ocasionalmente, as ruas adquiriam importância por razões estruturais. A Avenida Massachusetts era, para a maior parte das pessoas, pura estrutura, quando a não conseguiam descrever. Contudo, a sua relação como intersecção de muitas ruas confusas fez dela um elemento de Boston. Grande parte das ruas de Jersey City parece ter este carácter puramente estruturante.

Toda a imagem de uma cidade se torna difícil se as ruas de maior importância são dificilmente identificáveis ou facilmente confundíveis. Deste modo, a Rua Tremont e a Avenida Shawmut em Boston, e as Ruas Olive, Hope e Hill em Los Angeles, podem ser confundidas. Frequentemente se confundiam, também, a ponte Longfellow com a barragem do rio Charles em Boston, talvez por serem ambas circuláveis e terminarem em rotundas de tráfego. Isto criava sérias dificuldades nas cidades, tanto nos sistemas de vias como nos de passagens subterrâneas. Muitas ruas de Jersey City eram difíceis de encontrar tanto mental como realmente.

É uma necessidade lógica que as ruas, uma vez identificáveis, tenham também continuidade. As pessoas estão, normalmente, dependentes desta qualidade. A exigência fundamental é que o actual percurso ou o lugar do pavimento continue, a continuidade de outras características é menos importante. Num meio ambiente como o de Jersey City, as ruas que têm simplesmente um grau de continuidade satisfatório foram escolhidas como sendo as mais seguras. Podem ser percorridas por um estranho, ainda que com dificuldade. Por vezes, os habitantes consideram que outras espécies de características, ao longo de um percurso contínuo, são também contínuas, apesar de todas as mudanças.

Mas também outros factores de continuidade tinham importância. Quando mudava a largura do canal, como na Rua Cambridge, quando chega ao Largo Bowdoin, ou quando a continuidade era interrompida, como na Rua Washington no Largo Dock, as pessoas tinham dificuldade em sentir a continuação da mesma rua. Na outra ponta da Rua Washington, uma mudança súbita no aspecto dos edifícios pode, em parte, explicar a razão da incapacidade da maior parte em considerar o espaço para lá da Rua Kneeland em direcção ao sul, ainda como sendo a mesma rua.

Fig. 21 — A Avenida Commonwealth

Como exemplos de características que conferem continuidade a uma via podemos citar as fachadas dos edifícios ou a vegetação na Avenida Commonwealth, ou o tipo de construções ao longo de Hudson Boulevard. Os próprios nomes desempenhavam uma função. A Rua Beacon situa-se na Back Bay, mas é relacionada com Beacon Hill devido ao seu nome. A continuidade do nome da Rua Washington dava às pessoas uma indicação de como continuar através da ponta sul, mesmo desconhecendo esta área. Há uma sensação agradável de relação adquirida apenas pelo facto de se estar numa rua de cujo nome podemos concluir que desemboca no centro da cidade, por mais longe que este esteja. Um exemplo antagónico é a atenção dada aos princípios não descritos do Boulevard Wilshiree Sunset, na área central de Los Angeles, devido ao seu carácter longínquo. A rua que con-

torna o porto de Boston, por outro lado, era por vezes fragmentada, simplesmente devido aos diferentes nomes que possui: Rua Causeway, Rua Comercial, Av. Atlantic.

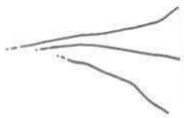
As ruas podem não ser identificáveis e contínuas, mas terem, no entanto, qualidades direccionais: uma direcção ao longo de uma linha pode ser facilmente distinguida do inverso. Isto pode ser obtido através de um desnível, uma mudança regular, numa qualidade que cresce progressivamente numa direcção, com vista a atingir um máximo. Registámos também alguns desníveis topográficos com relativa frequência: em Boston, particularmente na Rua Cambridge, Rua Beacon e Beacon Hill. Foi também registada uma alteração na intensidade dos costumes (tal como acontece à medida que nos aproximamos da Rua Washington) ou, numa escala regional, a mudança da crescente antiguidade do que se nos depara, quando, vindos da auto-estrada, nos aproximamos do centro de Los Angeles. No ambiente relativamente cinzento de Jersey City houve dois exemplos de mudanças baseadas na relação dos diversos estados da reparação das construções.

Uma curva prolongada é também uma mudança, uma forte alteração na direcção em que nos movemos. Isto não foi frequentemente sentido como uma cinestesia; as únicas citações do sentido corporal de um movimento de curva foram registadas nas passagens subterrâneas de Boston ou em partes da auto-estrada em Los Angeles. Quando, nas entrevistas, são mencionadas as curvas existentes nas ruas, parecem relacionar-se essencialmente com indicações visuais. A curva da Rua Charles em Beacon Hill, por exemplo, foi registada porque as paredes dos edifícios a pouca distância focavam a percepção visual de uma curva.

As pessoas tinham tendência em pensar em termos do fim de uma rua e da sua origem; gostavam de saber onde a rua começa e onde acaba. Ruas com origens e fins claros e bem conhecidos tinham identidades mais fortes; ajudavam a manter a cidade como um todo e davam aos observadores a sensação da sua orientação, quando estes por elas passavam. Alguns tinham, por exemplo, a noção de um fim comum para determinadas ruas numa parte da cidade; outros sabiam que elas acabavam em locais específicos. Alguém, que se julgava bom conhecedor do meio ambiente, ficou perturbado por dar com um conjunto de vias-férreas e desconhecer o destino dos comboios que nelas circulavam.

Associação Salgado de Oliveira de Educação e Cultura
Biblioteca - UNIT

A Rua Cambridge, em Boston, tem pontos terminais claros e estratégicos: a rotunda da Rua Charles com o Largo Scollay. Outras ruas possuem apenas um terminal nítido: Avenida Commonwealth no jardim público; a Rua Federal no Largo do Correio. Por outro lado, o final indefinido da Rua Washington, — indiferentemente imaginada como tendo o seu terminal na Rua State, no Largo Dock ou no Largo Haymaket e, até, na Estação Norte (de facto, ela estende-se até à ponte Charlestown) — impede-a de se tornar um importante elemento característico, como seria se tal não acontecesse. Em Jersey City, a não convergência das ruas principais que atravessam as Palisades e o seu desnível indefinido geram uma enorme confusão.



Esta espécie de diferenciação fim-forma-fim, que é conseguida pelos extremos de uma rua, pode também ser criada por outros elementos, que podem ser vistos juntos ao fim ou ao fim aparente de uma rua. O Common, perto do fim da Rua Charles, produziu este efeito, tal como a State House, em relação à Rua Beacon. O aparente fecho óptico da Rua 7 em Los Angeles, causado pelo Hotel Statler, e da Rua Washington em Boston pela casa Old South Meeting, tinham o mesmo efeito. Ambos se conseguem por uma leve mudança na direcção da rua, colocando um edifício importante no eixo óptico. Elementos acerca dos quais conhecemos a sua posição num lado específico de uma rua, servem também de orientação: Symphony Hall na Avenida Massachusetts e o parque público de Boston ao longo da Rua Tremont, foram aproveitados deste modo. Em Los Angeles chegou a fazer-se uso da quantidade de peões circulando no lado oeste de Broadway, uma vez que ela é aqui sensivelmente maior do que no lado este, para descobrir em que direcção se caminhava.

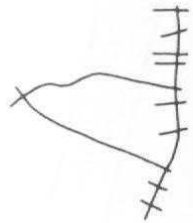
Fig. 32, pág. 92

Fig. 18, pág. 48

Tendo uma rua qualidade direccional, pode também possuir a característica seguinte — a de ser «graduada». Podemos ser capazes de calcular a nossa posição em relação ao comprimento total da rua, ter a consciência da distância percorrida ou da ainda a percorrer. As características que facilitam esta graduação dão-nos, sem dúvida, também uma ajuda na direcção, exceptuando a técnica simplista de contar os quarteirões, que carece de sentido direccional, embora possa ser usada para calcular distâncias. Muitos citaram esta última indicação, mas nem todos se serviram dela na grande escala do modelo simétrico de Los Angeles.

Talvez, na maior parte das vezes, esta graduação fosse levada a cabo com a ajuda de uma sequência de conhecidos pontos marcantes ou cruzamentos ao longo da rua. A marca de regiões identificáveis, o modo como uma rua nelas entra e delas sai, constituía também um meio eficaz de apontar direcções e graduar uma rua. A Rua Charles, ao chegar a Beacon Hill, vinda do parque público, e a Rua Summer, chegando ao bairro dos sapatos e dos cabedais, em direcção à Estação Sul, são dois exemplos deste efeito.

Encontrada uma qualidade direccional numa rua, é a vez de perguntarmos se esta está alinhada, isto é, se a sua direcção pode ser referencial a um sistema mais vasto. Em Boston havia muitos exemplos de ruas desalinhadas. Uma das causas comuns era a curva subtil e criadora de erros; muita gente não se apercebia desta curva na Avenida Massachusetts, junto à Rua Falmouth, e o resultado era a confusão da cidade a nível geral. Para eles a Avenida Massachusetts era uma recta, davam-se conta do seu cruzamento com um grande número de ruas, formando ângulos rectos, e viam estas ruas como sendo paralelas à Avenida. As Ruas Boylston e Tremont eram difíceis porque, devido à quantidade de pequenas mudanças, deixavam de ser quase paralelas para ser quase perpendiculares. A Avenida Atlantic era ardilosa, uma vez que é composta de duas grandes curvas e uma tangente substancialmente recta, uma rua que inverte completamente a sua direcção, mas que na sua parte mais característica se mantém em linha recta.



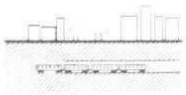
Ao mesmo tempo, mudanças direccionais mais abruptas podem realçar a clareza óptica limitando o corredor espacial e criando locais proeminentes com vista a conseguir estruturas distintas. Assim, o coração da Rua Washington era definido sem problemas; a Rua Hanover era coroada por uma velha igreja no seu fim aparente; as ruas encruzilhadas da ponta sul ganhavam intimidade, à medida que alteravam o seu percurso para atravessar artérias mais importantes. De um modo bastante semelhante, éramos impedidos de ter a sensação de vácuo no qual se situa o coração de Los Angeles pelo arranjo da rede que exclui a vista exterior.

A segunda causa de desalinhamento ao resto do todo da cidade era a separação nítida de uma rua dos seus elementos circundantes. Ruas no parque público de Boston causavam, por exemplo, grandes confusões: as pessoas tinham dúvidas acerca do caminho a percorrer para chegar a determinados pontos fora do parque. A vista destas

ruas exteriores era impedida e os caminhos dentro do parque estavam separados dos de fora dele. A Central Artery era ainda um melhor exemplo, porque está mais separada dos seus arredores. Situa-se num plano elevado e não permite uma visão das ruas adjacentes, mas permite uma espécie de deslocação rápida e imperturbável, de que na cidade, em geral, se sente a falta. Muitos tiveram dificuldade em alinhar esta artéria em relação aos elementos circundantes, embora fosse do domínio público que ela liga as Estações Norte e Sul. Também em Los Angeles, as auto-estradas parecia não estarem dentro da cidade e sair destas vias gerava momentos de grande desorientação.

Fig. 7, pág. 34

Uma pesquisa recente acerca dos sinais indicadores da direcção nas auto-estradas provou que esta dissociação dos arredores leva a que, no caso de termos de tomar uma decisão na mudança de percurso, ela seja tomada debaixo de uma tensão e sem a preparação necessária. Mesmo os condutores mais experientes mostraram uma surpreendente falta de conhecimento do sistema de auto-estradas e das suas ligações. A grande necessidade destes condutores era uma orientação em termos genéricos, em relação ao conjunto da paisagem. [2]



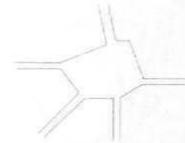
As vias-férreas e o metropolitano são outros exemplos de separação. As passagens escondidas do metropolitano, em Boston, não podiam ser ligadas com o resto do ambiente, a não ser quando desembocavam para o exterior como, por exemplo, atravessando o rio. As entradas para as estações, situadas na superfície, podem localizar-se em pontos cruciais da cidade, mas estas estão relacionadas com ligações conceptuais invisíveis. O metropolitano é um mundo inferior desligado e é aliciante especular sobre quais as medidas a tomar para o incluir na estrutura do todo.

Fig. 29, pág. 86

Um dos elementos básicos em relação ao qual as ruas de Boston podem ser ordenadas é a água que circunda a península. A rede da Back Bay estava relacionada com o rio Charles; a Avenida Atlantic com o porto; a Rua Cambridge leva-nos nitidamente de Scollay Square ao rio. Hudson Boulevard em Jersey City estava, apesar das suas sinuosidades, alinhado com a longa península entre o Hackensack e o Hudson. A rede de Los Angeles dava-nos, sem dúvida, um alinhamento automático entre as ruas do centro. Era fácil esquematizá-la como um modelo básico num pequeno mapa, mesmo podendo distinguir as ruas individualmente. Dois terços dos indivíduos desejaram fazer isto antes de adicionarem quaisquer outros

elementos. Não foi, no entanto, muito fácil para alguns, devido ao facto de a rede sofrer uma alteração através de alguma distância angular, em relação à costa do oceano e às direcções cardinais.

Se considerarmos mais do que uma rua, então a intersecção torna-se vital, uma vez que esta é o ponto decisivo. A relação de duas perpendiculares parece ser a mais fácil de resolver; especialmente se a forma da intersecção é reforçada por outras características. A intersecção mais conhecida em Boston, tendo em conta as nossas entrevistas, era a da Avenida Commonwealth com a Rua Arlington. É um T óbvio, apoiado pelo espaço, vegetação, trânsito e a importância dos elementos reunidos. O cruzamento das Ruas Beacon e Charles também era bastante conhecido: os contornos são postos à nossa vista e reforçados pelas margens do parque e jardins públicos. Diversas intersecções de várias ruas com a Avenida Massachusetts foram facilmente compreendidas, talvez porque a relação em ângulo recto contrastasse com a visão no centro da cidade.



De facto, para alguns sujeitos, uma das características típicas de Boston eram as intersecções confusas de ruas vindas de diversos ângulos. Cruzamentos com mais de quatro ramais eram sempre motivo de problemas. Um motorista de táxi, com um conceito quase perfeito da estrutura das ruas citadinas, confessou que o cruzamento de cinco ruas junto da igreja Green na Rua Summer era um dos dois aspectos da cidade que lhe criava problemas. Paralelamente desencorajante era uma rotunda onde muitas ruas desembocavam com um intervalo espacial reduzido e em volta de uma curva sempre igual.

Mas o número de desembocamentos não é toda a história do problema. Mesmo um cruzamento de cinco ruas não perpendiculares pode tornar-se simples, tal como aconteceu em Copley Square, em Boston. O espaço controlado e a importância do carácter do cruzamento servem para realçar a relação de ângulo entre a Avenida Huntington e a Rua Boylston. O Park Square, por outro lado, é apenas um adicionamento perpendicular que, na sua falta de forma, não consegue revelar a sua estrutura. Em Boston, não só se multiplica o número de ruas nos cruzamentos mas também se perde a continuidade do corredor espacial completamente, quando se embate no vazio caótico de uma rotunda.

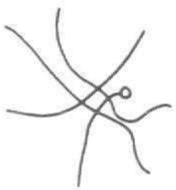
Os cruzamentos caóticos não são apenas o produto de um acidente histórico já distante. As auto-estradas contemporâneas tornam-se ainda mais complicadas, es-

Fig. 22, pág. 71

pecialmente quando se têm de construir em tão pouco espaço de tempo. Muitos habitantes de Jersey City, por exemplo, falaram com um certo pavor da forma da rotunda Tonelle.

Levanta-se um problema perceptível para a grande maioria, quase sempre no ponto em que uma rua importante se divide em dois ramais, sendo ambos de relativa importância. Um exemplo disto é a bifurcação de Storrow Drive (depois de uma confusão de nome com a Rua Charles) em duas ruas: a velha Nashua Street, em direcção a Causeway — Commercial-Atlantic, e a nova Central Artery. Ambas as ruas foram frequentemente confundidas, produzindo grandes distúrbios na imagem. Todos pareciam incapazes de conceber ambas ao mesmo tempo: os mapas mostravam uma delas ou a outra como sendo a continuação de Storrow Drive. Do mesmo modo, no sistema do metropolitano, a bifurcação sucessiva das linhas principais tornava-se um problema, uma vez que era difícil conservar a imagem de ramais levemente divergentes de uma forma nítida e também saber exactamente onde as bifurcações se efectuavam.

Um pequeno grupo de ruas importantes pode ser imaginado num conjunto como uma estrutura simples, apesar de algumas pequenas irregularidades, desde que tenham uma relação geral coerente umas com as outras. O sistema de ruas em Boston não funciona deste modo que acabámos de descrever, exceptuando, talvez, o paralelismo básico das Ruas Washington e Tremont. Mas o sistema do metropolitano em Boston, quaisquer que sejam as suas evoluções numa escala, pareceu bastante fácil de visualizar como sendo composto por duas linhas paralelas, cortadas ao meio pela linha Cambrigde-Dorchester, embora as duas linhas possam ser confundidas, especialmente por ambas se dirigirem à Estação Norte. O sistema de auto-estradas em Los Angeles pareceu ser imaginado como uma estrutura completa, tal como em Jersey City acontecia com o cruzamento de Hudson Boulevard com as três ruas que atravessam as Palisades, ou ainda o trio dos Boulevards West Side, Hudson e Bergen com as ruas que, entre eles, se cruzam regularmente.



Para os habituados a deslocações de automóvel, as ruas de sentido único tornavam-se graves complicações na imagem do sistema de vias. A tal irreversibilidade deve-se, por exemplo, o uso de um bloco de apontamentos por parte dos motoristas de táxi. Para outros, a Rua Washington não parecia passível de representação gráfica

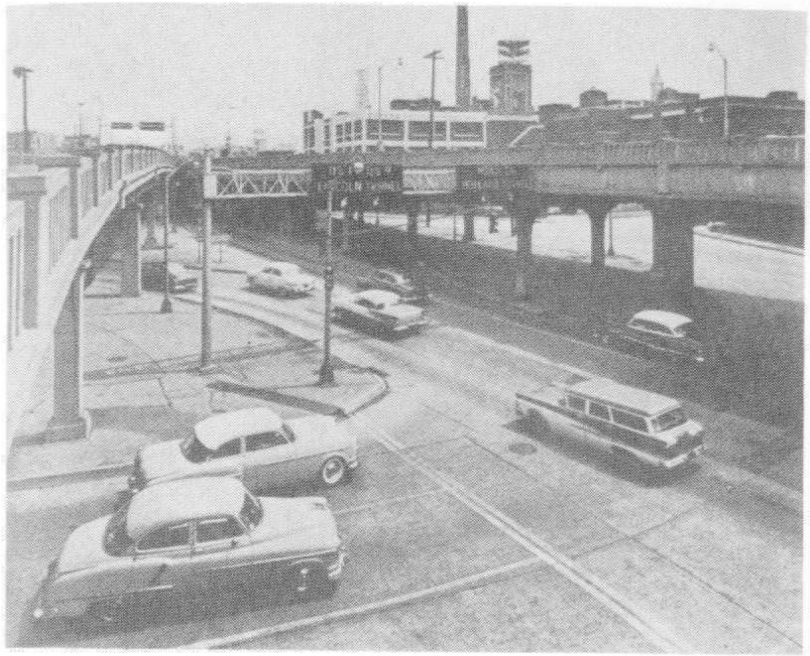


Fig. 22 — A rotunda da Avenida Tonelle

atravessando Dock Square, devido ao seu sentido único, quer entrando por um dos lados quer pelo outro.

Um grande número de vias pode ser visto como uma rede no seu todo, desde que as suas relações se repitam de um modo suficientemente regular e imaginável. A rede de Los Angeles é um bom exemplo. Quase todas as pessoas conseguiram desenhar aproximadamente vinte ruas de maior relevo, relacionando-as de um modo correcto. Ao mesmo tempo, esta regularidade causava, por vezes, dificuldades na distinção destas ruas entre si.

A Back Bay, em Boston, possui uma rede de ruas com características importantes. A sua regularidade é notável por contraste com o resto da cidade, um efeito não verificável na maioria das cidades americanas. Mas esta regularidade não carece de carácter. As ruas longitudinais foram nitidamente diferenciadas das que as atravessam (cada pessoa o fazia de um modo claro), melhor do que em Manhattan. Todas as ruas longas têm aspectos individuais — a Rua Marlboro, a Avenida Commonwealth, a Rua Newbury, todas elas são diferentes — en-

Fig. 23, pág. 72

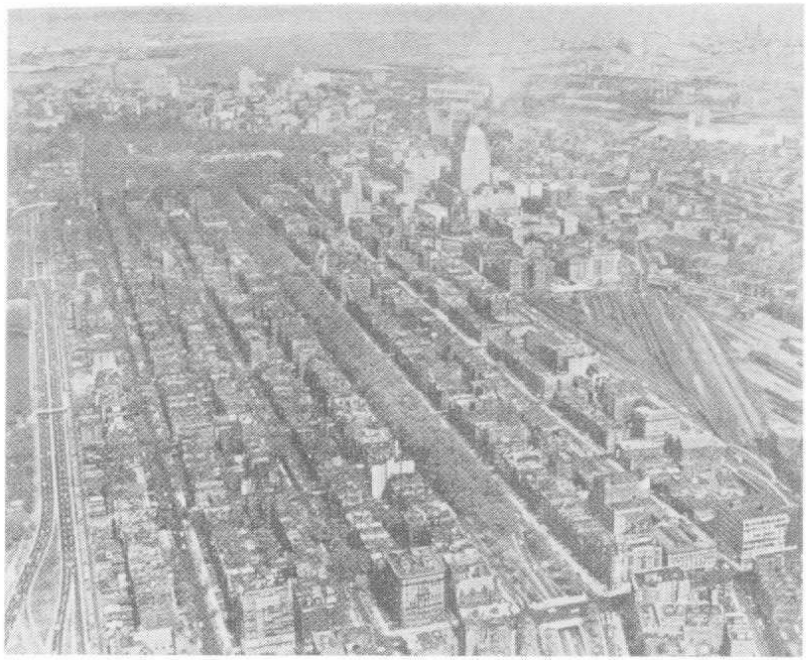


Fig. 23 — A Back Bay

quanto as ruas que as atravessam funcionam como planos de orientação. A largueza relativa das ruas, o comprimento dos quarteirões, as fachadas dos edifícios, o sistema de denominação, o comprimento e número relativos de ambas as espécies de ruas, a sua importância funcional, tudo tende a reforçar a sua diferenciação. Assim se dá forma e carácter a um sistema regular. A ordem alfabética para designar ruas foi usada frequentemente como uma indicação com vista a uma melhor localização, tal como os números são usados em Los Angeles.

A ponta sul da cidade, pelo contrário, embora tendo a mesma forma topológica de grandes ruas de maior importância, interligadas por outras de menor importância, e embora consideradas pela maioria como uma rede regular, não obteve tanto sucesso como estrutura. Ruas de maior e menor importância são também diferenciadas pela sua largueza e costumes e muitas das ruas secundárias têm um carácter mais marcante do que as da Back Bay. Mas as ruas principais carecem de um carácter diferencial: a Avenida Columbus mal se consegue distinguir da Rua Tremont ou da Avenida Shawmut. Esta confusão foi frequente nas entrevistas.

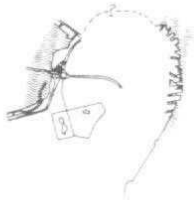
O facto de, frequentemente, os indivíduos reduzirem a ponta sul da cidade a um sistema geométrico, mostrava, da parte destes, uma tendência constante de impor regularidade ao seu meio ambiente. Exceptuando casos de evidência óbvia, tentavam sempre construir uma rede geométrica de vias, ignorando curvas e intersecções não perpendiculares. A área baixa de Jersey City foi sempre desenhada como sendo uma rede regular, embora, na realidade, isto só em parte aconteça. Muitos entenderam a parte central de Los Angeles como sendo um sistema repetitivo em forma de grade, sem se lembrarem da distorção existente no limite este da cidade. Várias pessoas reduziram até o labirinto de ruas no bairro financeiro de Boston a um «tabuleiro de damas»! A mudança rápida e indiferenciada de um sistema em forma de grade para um outro de igual forma, ou para um terceiro de forma diferente, era causa de muitas confusões. Alguns habitantes de Los Angeles ficavam bastante desorientados quando se encontravam na área norte da Rua 1 ou na parte este de San Pedro.

Limites

Os limites são os elementos lineares não considerados como ruas: são normalmente, mas não sempre, as fronteiras entre duas áreas de espécies diferentes. Funcionam como referências laterais. São bem mais fortes em Boston e Jersey City do que em Los Angeles. Os primeiros parecem mais fortes não só por serem dominantes do ponto de vista visual mas também pela sua continuidade na forma e impenetrabilidade às tentativas de os atravessar. O rio Charles, em Boston, é o melhor exemplo, possuindo todas estas qualidades.

A importância da definição peninsular de Boston já foi mencionada. Deve ter sido mais importante no séc. XVIII, quando a cidade era uma verdadeira, notória península. Desde então, as costas têm sido gastas ou alteradas, mas a imagem persiste. Pelo menos uma destas mudanças reforçou a imagem: o limite constituído pelo rio Charles deixou de ser um terreno de águas pantanosas para se tornar uma linha definida e desenvolvida. Foi frequentemente desenhado e descrito, por vezes muito detalhadamente. Todos visualizavam o grande espaço aberto, a linha curvando, as auto-estradas fronteiriças, os barcos, a esplanada, a Shell.

Fig. 4, pág. 30



O limite aquático do outro lado, a frente do porto era também conhecida da maioria, e lembrada devido à sua actividade especial. Mas a noção de água não era tão clara, pois era apagada por muitas estruturas e pelo afastamento das actividades diárias da vida do porto, como antigamente acontecia. A maioria dos indivíduos não foi capaz de interligar o rio Charles e o porto de Boston de uma forma concreta. Em parte, isto deve ser devido ao encobrir da água pela linha do caminho-de-ferro e edifícios na ponta da península; por outro lado, o aspecto caótico da água com as suas inumeráveis pontes e docas no ponto de encontro do rio Charles com o rio Mystic e o mar dificulta, também, esta ligação. A falta de vias marginais frequentadas, tanto como a queda do nível das águas no dique, interrompem esta continuidade. Continuando para oeste, poucos se apercebiam da existência de água em South Bay, mas também não conseguiam imaginar qualquer interrupção no desenvolvimento desta região. A ausência de uma limitação peninsular privava o cidadão de uma sensação satisfatória de acabamento e racionalização na sua cidade.

A Central Artery é vedada a peões, em alguns pontos impossível de atravessar, dominante no que diz respeito ao espaço. Mas só ocasionalmente está exposta aos nossos olhos. É um caso a que podemos chamar um limite fragmentário: em sentido abstracto é contínuo mas apenas visível em alguns pontos. As linhas de caminho-de-ferro eram outro exemplo. A Central Artery aparecia como sendo uma cobra que se estendia por cima da imagem urbana. Tocando o solo nos extremos e em alguns pontos dentro da cidade, em todo o resto da sua extensão, rodopia e contorce-se de um lado para o outro. A falta de relação sentida quando se percorria esta via, estava espelhada na sua localização ambígua para um peão.

Fig. 7, pág. 34

Opostamente, Storrow Drive, embora também fosse encarada pelos condutores como estando «do lado de fora», localizava-se perfeitamente em qualquer mapa, devido ao seu alinhamento com o rio Charles. Era o rio, apesar do seu papel como limite básico da imagem de Boston, que, curiosamente, se encontrava isolado da estrutura pormenorizada da Back Bay que tão perto dele está situada. As pessoas não sabiam como poderiam passar de um para o outro ponto. Podemos especular um pouco e afirmar que isto não sucedia quando Storrow Drive não impedia o acesso de peões a cada uma das ruas que ali começam.

A inter-relação de Beacon Hill com o rio foi igualmente difícil de entender. Embora a localização da colina seja bastante esclarecedora da curva complicada que o rio efectua, embora através desta característica a colina possibilite uma vista clara do limite do rio, pareceu-nos que, para a grande maioria, a Rua Charles constituía a única relação firme entre rio e colina. Se a colina se erguesse de um modo rápido e nítido do limite aquático, em lugar de o fazer por detrás de uma margem rica em características directamente associadas com Beacon Hill, se estivesse ligada ao sistema de ruas que correm ao longo do rio, então a relação teria tomado aspectos muito mais esclarecedores.

Em Jersey City, a frente constituída pelo limite aquático era também forte, mas, de certa forma, proibitiva. Era uma terra-de-ninguém, uma região por detrás do arame farpado. Os limites, sejam eles vias-férreas, topográficos, passagens, fronteiras de bairros, são uma característica típica deste ambiente e contribuem para a sua fragmentação. Alguns dos limites mais desagradáveis, como, por exemplo, o banco do rio Hackensack, com as suas áreas de lixeiras, pareciam perder importância nas imagens dos indivíduos.

É necessário que contemos com o desmembramento da força de um limite. O isolamento da ponta norte de Boston, motivado pela Central Artery, era evidente aos olhos de qualquer habitante e mesmo aos de um visitante também. Se, por exemplo, se tivesse mantido a ligação entre a Rua Hanover e o Scollay Square, ter-se-ia minimizado este efeito. O alargamento da Rua Cambridge, no seu tempo, deve ter tido consequências semelhantes na continuidade da ponta oeste da cidade e de Beacon Hill. O golpe que os caminhos-de-ferro representam para a cidade de Boston desmembrou-a e isolou o «triângulo esquecido» entre a Back Bay e a ponta sul da cidade.

Enquanto a continuidade e a visibilidade são cruciais, os limites não devem ser, necessariamente, impenetráveis. Muitos limites são mais uma costura de união do que propriamente uma barreira isoladora e é interessante estudar as diferenças de tais efeitos. A Central Artery em Boston parece dividir, isolar completamente; a larga Rua Cambridge faz a divisão nítida entre duas regiões mas mantem-nas numa relação visual; a Rua Beacon, fronteira visível de Beacon Hill ao longo do Common, não funciona como uma barreira, mas como uma costura ao longo da qual as duas maiores áreas se reúnem e interligam cla-

Universidade Salgado de Oliveira de Educação e Cultura
Biblioteca - UNIT

Fig. 24 — Chicago vista do lado do mar

Fig. 57, pág. 181

ramente. A Rua Charles, aos pés de Beacon Hill, tem a função dupla de dividir e unir, deixando a área inferior numa relação incerta com a colina que, acima desta, se ergue. A Rua Charles concentra a grande parte do trânsito, mas também contém as lojas locais e as actividades especiais, ligadas com a colina. Reúne os habitantes, na medida em que os concentra num local. Funciona, de um modo ambíguo, tanto como um ponto de encontro linear, um limite, ou uma rua para gente diversa a diversas horas.

Os limites são também, por vezes, ruas. Onde isto acontecia e onde o observador vulgar não era impedido de circular na via (como acontecia na Central Artery), então predominava a imagem da rua, como sendo uma via de circulação. Este elemento era, normalmente, desenhado como uma via, reforçado por aspectos de fronteira.

As Ruas Figueroa e Sunset e, menos frequentemente, as Ruas Los Angeles e Olympic, eram muitas vezes designadas como sendo os limites do bairro financeiro central de Los Angeles. É interessante assinalar que estas ruas tinham, neste aspecto, um carácter mais forte do que as auto-estradas de Hollywood e do Porto, às quais po-

demos, também, dar a designação de fronteiras importantes, e que eram também mais importantes como ruas, impondo-se de uma forma mais nítida. O facto da Rua Figueroa e outras ruas de superfície serem parte integrante da rede geral e bastante conhecidas, tal como a relativa invisibilidade das auto-estradas, contribui para o desaparecimento das auto-estradas da imagem do cidadão. Muitos tiveram dificuldade em estabelecer uma relação mental entre a rápida auto-estrada e o restante da estrutura citadina, tal como em Boston. Na sua imaginação, seriam, até, capazes de atravessar a auto-estrada de Hollywood a pé, como se ela não existisse. Uma via rápida pode não ser o melhor meio para delimitar visualmente um bairro central.

Os Caminhos-de-ferro aéreos de Jersey City e de Boston são exemplos daquilo a que podemos chamar limites aéreos. O troço aéreo situado por cima da Rua Washington, visto do lado de baixo, identifica a rua e define qual a direcção a tomar para chegar ao centro. Quando na Broadway ele deixa de ser visto, a rua perde a sua clareza direccional e a sua força. Quando tais limites se entrecruzam e rodopiam por cima de nós, pode gerar-se grande confusão: é o caso que acontece na Estação Norte. Contudo, os limites situados muito acima do nível do solo não se tornariam barreiras; poderiam até, futuramente, ser bons pontos de orientação de uma cidade.

Os limites podem, tal como as vias, ter características direccionais. O rio Charles, como limite que é, faz a distinção clara de água e cidade, lado a lado, e também a do seu fim com o aparecimento de Beacon Hill. Esta é, contudo, uma característica rara nos limites.

É difícil pensar em Chicago sem imaginar o lago Michigan. Seria interessante verificar como a maioria dos habitantes desta cidade começaria por desenhar o mapa de Chicago, delineando no papel qualquer outro aspecto que não a linha definidora da costa deste lago. Eis aqui um bom exemplo de um limite visível, gigante no seu tamanho, que expõe uma cidade inteira aos nossos olhos. Grandes edifícios, parques, pequenas praias privadas que se estendem até ao limite aquático; esta grande linha limitadora é, em quase todo o seu comprimento, acessível e visível para todos. O contraste, a diferença entre os diversos acidentes ao longo da linha e a sua largueza lateral, é muito forte. Este efeito é reforçado pela concentração de ruas e actividades ao longo de toda a sua extensão. A proporção é talvez demasiado grande e rude, existindo grandes espaços livres entre a cidade e a água,

Fig. 24, pág. 76

como no Loop. Contudo, avistar Chicago do lado do lago é inesquecível.

Bairros

Os bairros são áreas citadinas relativamente grandes, em que o observador pode penetrar mentalmente, e que têm alguns aspectos comuns. Podem estar organizados do ponto de vista interno e, ocasionalmente, podem servir de ponto de referência externo, quando alguém por eles passa ou os atravessa. Muitos dos entrevistados preocuparam-se em salientar que Boston, embora confusa no seu sistema de ruas, inclusivamente para aqueles que na cidade vivem e nela estão habituados, tem uma qualidade muito positiva no que diz respeito ao número e vivacidade dos seus bairros diversificados. Tal como alguém nos dizia:

«Cada parte de Boston é diferente da seguinte; pode saber-se muito bem em que ponto se está.»

Jersey City possui também os seus bairros, mas estes são em grande parte divisões étnicas ou de classe com poucas distinções físicas. Em Los Angeles deparamos com uma falta de regiões demarcadas, a não ser a do Civic Center. O melhor que podemos encontrar são os bairros lineares de Skid Row ou das finanças. Muitos dos habitantes de Los Angeles referiram, com alguma pena, o prazer de viver num local com áreas de características demarcadas. Um deles afirmou:

«Gosto de Transportation Row porque está toda lá. Isso é o mais importante; tudo o resto é confuso. Ali centra-se todo o conjunto de transportes. As pessoas têm algo em comum, quando lá trabalham. É bem bonito.»

Alguns, a quem perguntámos qual seria para eles a cidade na qual haveria boas hipóteses de orientação, citaram várias, mas nunca New York (isto referindo-se a Manhattan) ou só raras vezes, com alguma hesitação. E esta cidade não foi mencionada, não devido à sua rede, que é semelhante à de Los Angeles, mas devido ao seu número de bairros bem definidos, colocados como numa moldura de rios e ruas. Dois entrevistados de Los Angeles chegaram a referir-se a Manhattan como sendo «pequena» em comparação com a área central da sua cidade!

O conceito de tamanho pode, como se vê, em parte, estar dependente de como uma estrutura é entendida.

Em algumas das entrevistas em Boston, os bairros eram os elementos básicos da imagem da cidade. Um dos entrevistados, por exemplo, quando lhe perguntaram como iria de Faneuil Hall para Symphony Hall, respondeu, de imediato, dando rótulos aos pontos de referência: da ponta norte para a Back Bay. Mas, mesmo quando os bairros não eram usados para a orientação, continuavam a ser um aspecto satisfatório da experiência de viver na cidade. O reconhecimento de bairros distintos em Boston pareceu variar de modo indirectamente proporcional ao conhecimento da cidade em si. As pessoas que melhor conheciam a cidade, reconheciam as diversas regiões, mas tinham mais confiança em pequenos elementos quando se tratava de organizar e orientar. Aqueles que, melhor que ninguém, conheciam Boston, eram incapazes de generalizar percepções de pormenores em bairros: tinham a consciência de diferenças mínimas em toda a cidade, não formavam grupos regionais de elementos.

As características físicas que determinam bairros são continuidades temáticas, que podem consistir em variantes de componentes inumeráveis: textura, espaço, forma, detalhe, símbolo, tipo de edifícios, costumes, actividades, habitantes, estado de conservação, topografia. Numa cidade concebida de um modo fechado, como Boston, as homogeneidades de fachada, material, modelo, ornamento, cor, horizonte, disposição das janelas nos edifícios — todas constituíam indicações básicas na identificação dos bairros mais importantes; Beacon Hill e a Avenida Commonwealth dão disto bons exemplos. As indicações não eram apenas visuais; os ruídos eram também importantes. De facto, a própria confusão pode, por vezes, servir de pista, como no caso da senhora que notou que se encontrava na ponta norte da cidade quando começou a sentir-se perdida.

Normalmente, as características típicas eram imaginadas e reconhecidas num conjunto, a unidade temática. A imagem de Beacon Hill, por exemplo, incluía ruas íngremes e estreitas, casas velhas de tijolo, não muito grandes, portas de edifícios brancas e bem conservadas, ornamentos pretos, caminhos empedrados e de tijolo, era calma e pelas suas ruas passeavam peões da classe média. A temática daqui resultante era diferente do resto da cidade e podia ser imediatamente reconhecida. Noutras partes do centro de Boston verificava-se uma confusão de temas. Não era rara a junção da Back Bay com a ponta

Fig. 55, pág. 180

sul, apesar das diferenças de costumes, estado e estrutura. Isto era, talvez, o resultado de uma certa homogeneidade arquitectónica, aliada a uma semelhança de antecedentes históricos. Tal semelhança contribui para a indistinção da imagem.

Para produzir uma imagem forte é necessário um certo reforço das indicações de pistas. Frequentemente encontram-se alguns sinais distintivos, mas não suficientes para a criação de uma unidade temática. Neste caso, a região pode ser reconhecida por aqueles que conhecem a cidade, mas carece de impacte e de força. Um exemplo disto é Little Tokyo, em Los Angeles, reconhecível pela sua população e pelas letras usadas nos sinais, mas, de resto, indistinto da matriz geral. Embora seja uma concentração étnica, provavelmente conhecida de muitos, revelava-se apenas como uma porção acessória da imagem urbana.

Contudo, as conotações sociais são bastante significantes, quando se trata de delimitar regiões. Muitas entrevistas de rua denotaram as associações feitas por muitos, de bairros diferentes com classes sociais diferentes. A grande parte das regiões de Jersey City eram áreas étnicas ou de classe, apenas dificilmente discernidas por um visitante estranho. Tanto Boston como Jersey City mostraram a atenção dada aos bairros da classe privilegiada e o exagero resultante dado aos elementos e à sua importância em tais áreas. O nome dos bairros ajuda, também, a identificá-los, mesmo quando a unidade temática não estabelece um contraste notório com as outras partes da cidade; as associações tradicionais podem desempenhar, igualmente, um tal papel.

Quando a exigência principal foi satisfeita e a unidade temática está estabelecida, contrastando com o resto da cidade, o grau de homogeneidade interna perde parte da sua importância, especialmente no caso dos elementos contrastantes ocorrerem numa sequência que se deixa antever. Pequenas lojas em esquinas de ruas estabelecem um ritmo em Beacon Hill, que alguém entendeu como fazendo parte da sua imagem. Estas lojas não enfraquecem, de modo algum, a imagem não comercial de Beacon Hill; apenas complementam esta imagem. Muita gente conseguia ignorar uma quantidade enorme de elementos discordantes dos aspectos característicos de uma região.

Fig. 57, pág. 181

Os bairros têm diversas espécies de fronteiras: algumas são fortes, definidas e precisas. A fronteira da Back Bay junto ao rio Charles ou ao jardim público é

uma delas. Todos concordaram com esta localização exacta. Outras fronteiras podem ser ligeiras ou incertas, como no caso da existente entre a zona comercial do centro da cidade e o bairro dos escritórios, cuja existência e localização próxima foi comprovada pela maioria. Existem, ainda, outras regiões que não possuem fronteiras, para a maioria dos nossos entrevistados, como acontece com a ponta sul da cidade. A figura 25 ilustra estas diferenças no carácter das fronteiras, no caso de Boston, delineando tanto a extensão máxima atribuída a um bairro como o centro mais unanimemente considerado pela maioria.

Fig. 25

Estes limites parece desempenharem um papel secundário: podem fixar as fronteiras de um bairro e reforçar a sua identidade, mas aparentemente pouco têm a ver com a sua constituição. Os limites podem aumentar a tendência dos bairros para fragmentar a cidade, de um modo desorganizado. Alguns sentiram a desorganização como sendo um resultado do grande número de bairros identificáveis em Boston: limites fortes, impedindo transições de um bairro para outro, podem contribuir para a sensação de desorganização.

Não é invulgar o tipo de bairro onde o centro é bastante forte, rodeado por uma mudança temática que gradualmente vai desaparecendo. Realmente, um cruzamento importante pode, por vezes, criar uma espécie de bairro numa zona homogénea vasta, simplesmente através de

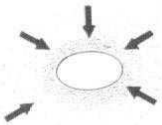
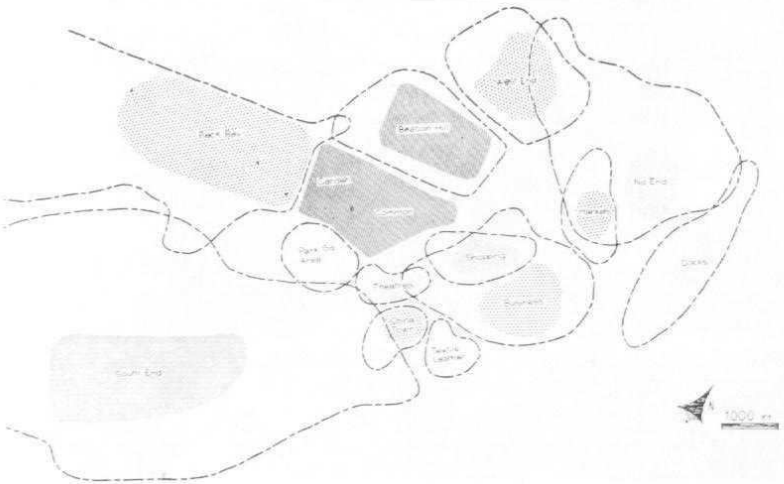


Fig. 25 — Fronteiras variáveis dos bairros de Boston



«radiação», isto é, através do sentido de proximidade do ponto crucial. Estas são, antes de mais, áreas de referência, com pouco conteúdo perceptual, úteis, contudo, na organização de conceitos.

Em Boston, alguns dos bairros mais conhecidos não se encontravam estruturados na imagem pública. A parte norte e oeste eram, para muitos que reconheciam estas regiões, internamente indiferenciáveis. Inclusivamente mais frequentemente, bairros ricos em vivacidade, tais como a área do mercado, pareciam, tanto interna como externamente, carecer de forma, tornando-se confusos. As sensações físicas da actividade do mercado são inesquecíveis. Faneuil Hall e as suas associações reforçam-nas. Contudo, esta área não possui uma forma e está espalhada, dividida pela Central Artery, e obstruída pelos dois centros de actividade que rivalizam a importância: Faneuil Hall e Haymarket Square. O Dock Square é um caos, do ponto de vista espacial. As ligações a outras áreas processam-se de modo obscuro ou, noutros casos, desmembradas pela Central Artery. Assim, o bairro do mercado aparecia na maior parte das imagens apenas como algo flutuante. Em lugar de cumprir o seu papel potencial, como um mosaico ligado à parte frontal da península de Boston, tal como o Boston Common faz em

Fig. 26

Fig. 26 — A área do mercado

Fig. 27 — Bunker Hill

relação à parte onde se situa, este bairro, embora diferente, funcionava apenas como uma barreira caótica. Beacon Hill, por outro lado, estava muito bem estruturada, com sub-regiões internas, um cruzamento em Louisburg Square, vários elementos marcantes e uma configuração de ruas.

V. Apêndice

Algumas regiões são como que introvertidas, viradas para si próprias, com poucas referências à cidade em seu redor; este é o caso da região norte ou de Chinatown. Outras são extrovertidas, viradas para o exterior e ligadas aos elementos circundantes; o Common faz nitidamente parte das regiões vizinhas, apesar da confusão existente nos seus caminhos interiores. Bunker Hill, em Los Angeles, é um exemplo muito interessante de um bairro de carácter forte e com associações históricas, numa estrutura topográfica muito nítida, situado ainda mais perto do coração da cidade do que Beacon Hill. Contudo, a cidade gira em torno deste elemento, enterra os seus limites topográficos em edifícios de escritórios, corta as ligações das suas vias e efectivamente leva à fraqueza, ou até ao desaparecimento deste da imagem urbana. Aqui está uma oportunidade gritante de uma modificação na paisagem urbana.

Fig. 27

Alguns bairros encontram-se sós, únicos em toda uma zona. As regiões de Jersey City e de Los Angeles são, de modo geral, todas desta espécie; o sul de Boston é também disto um exemplo. Outros podem encontrar-se ligados, tais como Little Tokyo e o Civic Center em Los

Biblioteca - UNL

Angeles, ou a parte norte e a Back Bay, o Common, Beacon Hill, o bairro comercial do centro da cidade, o bairro financeiro, o do mercado, as regiões estão suficientemente bem ligadas e perto umas das outras para formar um mosaico contínuo de bairros distintos. Onde quer que nos movamos dentro destes limites, encontramo-nos numa área reconhecível. O contraste e a proximidade de cada área contribui para realçar a força temática de cada uma delas. A qualidade de Beacon Hill, por exemplo, é realçada pela sua proximidade de Scollay Square, e da zona comercial do centro da cidade.

Cruzamentos

Os cruzamentos são pontos estratégicos, nos quais o observador pode entrar, típicas junções de vias, ou concentrações de alguma característica. Mas, embora conceptualmente eles sejam pequenos pontos na imagem da cidade, podem, na realidade, ser largos de grandes dimensões, figuras lineares de certo modo extensas, ou até toda a área de um bairro central, no caso de entendermos a cidade em nível lato. De facto, se concebermos o meio ambiente num nível nacional ou internacional, então a própria cidade, no seu todo, pode tornar-se um nó central.

A junção ou o local de uma interrupção numa deslocação tem uma importância significativa para o observador de uma cidade. Uma vez que as decisões quanto à direcção têm de ser tomadas nas junções de vias, as pessoas reforçam a sua atenção em tais locais, apercebendo-se dos elementos que as circundam, com uma clareza fora do normal. A confirmação desta tendência repetiu-se tão frequentemente que podemos concluir que a sua importância especial deriva das suas localizações. A importância perceptual de tais localizações mostra-se, também, de um outro modo. Quando perguntámos onde, num percurso familiar, as pessoas se apercebiam, pela primeira vez, que se estavam a aproximar do centro de Boston, muitas escolheram locais de interrupção de percursos como lugares-chave. Em alguns casos, este ponto situava-se na transição de uma auto-estrada (Storrow Drive ou a Central Artery) para uma rua da cidade; num outro caso, o ponto era a primeira paragem de comboios em Boston (a Estação de Back Bay), mesmo não se apeando a pessoa em questão nesta estação. Os habitantes de Jersey City achavam que saíam da cidade quando tinham

Fig. 28 — A rotunda da Rua Charles

passado a rotunda da Avenida Tonelle. A transição de um canal de deslocação para um outro, parece marcar a transição de unidades estruturais de maior importância.

Pontos como Scollay Square, a rotunda da R. Charles e a Estação Sul são exemplos de junções focais importantes em Boston. A rotunda da Rua Charles e Scollay Square são ambos nós importantes, uma vez que são os pontos fulcrais, nos quais se podem avistar os lados do obstáculo que Beacon Hill constitui. A rotunda em si não é um local bonito, mas expressa claramente a transição entre o rio, a ponte, Storrow Drive, a Rua Charles e a Rua Cambridge. Para além disto, podemos visualizar claramente o espaço aberto do rio, a estação situada num ponto elevado, os comboios circulando pelo lado da colina, a grande quantidade de trânsito. Mesmo quando a forma física é esbatida ou irreconhecível, os cruzamentos podem ser importantes, como acontece no caso de Journal Square, em Jersey City.

Fig. 28

As estações do metropolitano, ligadas ao longo do seu sistema de vias invisível, são nós de junção estratégicos. Algumas, como as de Copley Square, da Rua Charles, da Rua Park e da Estação Sul, eram bem importantes

Fig. 11, pág. 39

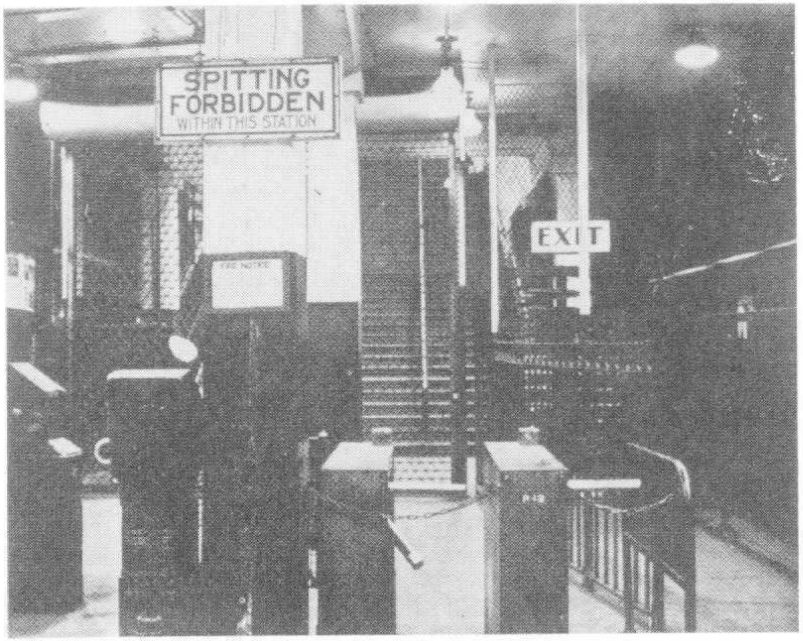


Fig. 29 — O mundo inferior do metropolitano

no mapa de Boston e algumas organizavam o resto da cidade em volta delas. A maior parte destas estações-chave estavam associadas a outras estruturas-chave na superfície. Outras, por exemplo a de Massachusetts, não
Fig. 29 eram relevantes. Isto pode dever-se ao facto de uma determinada transferência ser raramente feita por um determinado indivíduo, ou devido a circunstâncias físicas desfavoráveis: a falta de interesse visual e a dissociação do cruzamento do metropolitano do das vias à superfície. As próprias estações têm muitas características individuais: algumas são fáceis de reconhecer, como a da Rua Charles, outras difíceis, como a de Mechanics. A grande maioria delas são difíceis de relacionar com o solo na superfície, mas algumas são particularmente confusas, como é o caso da completa ausência de direcção no nível superior da estação na Rua Washington. Uma análise detalhada, tanto dos sistemas do metropolitano como dos de tráfego em geral, seria não só útil como, ainda, fascinante.

As estações de caminho-de-ferro de maior importância são, quase sempre, importantes nós urbanos, embora a sua importância esteja diminuindo. A Estação Sul de

Boston era uma das mais importantes na cidade, devido ao facto de ser funcionalmente vital para as mudanças de transporte num percurso para o utente do metropolitano, para o viajante interurbano, e também devido à impressão visual causada pela sua fachada volumosa no espaço livre de Dewey Square. O mesmo se poderia dizer dos aeroportos, se o nosso estudo deles se ocupasse. Teoricamente, até as intersecções vulgares de ruas constituem nós focais, mas normalmente estes não são suficientemente importantes para poderem ser imaginados como algo mais do que simples cruzamentos incidentais. A imagem não suporta quantidades demasiadamente grandes de centros focais.

Outro tipo de nós, a concentração temática, aparecia também frequentemente. Pershing Square, em Los Ange- *Fig. 17, pág. 46*
les, é um bom exemplo, sendo, talvez, o ponto mais nítido da imagem urbana, caracterizado por um espaço muito típico, vegetação e actividade. A Rua Olvera e a Plaza a ela associada constituíam um outro caso. Em Boston podiam encontrar-se bastantes exemplos, entre eles o Jordan-Filene, uma esquina no Largo Louisburg. Esta esquina funciona, secundariamente, como uma junção entre a Rua Washington e a Rua Summer e está associada a uma *Fig. 30, pág. 89*
paragem do metropolitano, mas antes de mais foi reconhecida como sendo o próprio centro do centro da cidade. É a esquina cem por cento comercial, elevada a um grau raro nas cidades americanas, mas culturalmente muito familiar dos Americanos. É um coração: o foco e o símbolo de uma região importante.

Louisburg Square é outra concentração temática, conhecida como espaço residencial sossegado, sugestivo, *Fig. 59, pág. 183*
da classe privilegiada da colina, com um parque cercado e altamente reconhecível. É um exemplo de concentração mais puro do que a esquina Jordan-Filene, uma vez que não é um ponto de transferência e apenas era recordado como sendo algures em Beacon Hill. A sua importância como um nó não era, de modo algum, proporcional à sua função.

Os cruzamentos tanto podem ser junções como concentrações, como no caso de Journal Square, em Jersey City, que é um centro importante de autocarros e automóveis e também uma concentração comercial. As concentrações temáticas podem ser o foco de uma região, como a esquina Jordan-Filene, e talvez Louisburg Square. Outras não são focos mas concentrações especiais isoladas, tal como a Rua Olvera em Los Angeles.

Uma forma física forte não é absolutamente essencial ao reconhecimento de um nó: Journal Square e Scollay Square são disto testemunhas. Mas onde o espaço tem uma forma, o impacte é bem maior. O cruzamento torna-se assinalável. Se Scollay Square tivesse uma forma espacial proporcional à sua importância funcional, seria, sem dúvida, uma das características-chave de Boston. Com a sua forma actual, não podia ser recordado de um modo concreto. Para o caracterizar, as pessoas usavam conceitos como o de decadente ou de duvidosa reputação. Sete dos trinta entrevistados sabiam que ali existia uma estação de metropolitano; sobre o resto, não havia opiniões unânimes. É evidente que não produzia impressões visuais e as ligações de diversas ruas que nele desembocam, no fundo a base da sua importância, não eram claramente entendidas.

Figs. 60, 61
págs. 187, 189

Um cruzamento como Copley Square, pelo contrário, cuja importância funcional é muito menor, que tem a dificuldade da intersecção angulosa da Avenida Huntington, era imaginado de uma forma muito mais clara e a ligação de diversas ruas era iminentemente compreensível. Era facilmente identificado, sobretudo pelos seus edifícios originais: a biblioteca pública, a Igreja da Trindade, o Hotel Copley Plaza, a vista do Edifício John Hancock. Era menos um todo espacial do que uma concentração de actividades e alguns edifícios contrastantes.

Cruzamentos como Copley Square, Louisburg Square ou o da Rua Olvera, tinham fronteiras nítidas, identificáveis a pouca distância. Outros, como a esquina Jordan-Filene, eram apenas o ponto mais importante de uma característica, sem um início ou fim nítidos. Em todos os casos, o nó focal mais importante pareceu ser aquele que se apresentava, de certa forma, único, e ao mesmo tempo intensificava aspectos circundantes.

Os cruzamentos, assim como os bairros, podem ser «introvertidos» ou «extrovertidos». Scollay Square é introvertido, fornece pouca orientação direccional, quando nos encontramos nos seus arredores. A direcção principal em seu redor é em direcção ao próprio Scollay Square ou dele para fora: a principal sensação ao chegar a este local é simplesmente a de um «aqui estou». O Dewey Square, em Boston, pelo contrário, é extrovertido. As direcções gerais esclarecem-se e as ligações com o bairro dos escritórios, com o bairro comercial e com a costa são bem nítidas. Para um entrevistado, a estação sul em Dewey Square era uma seta enorme apontando para o coração da cidade. A aproximação de um tal cruzamento parece vir

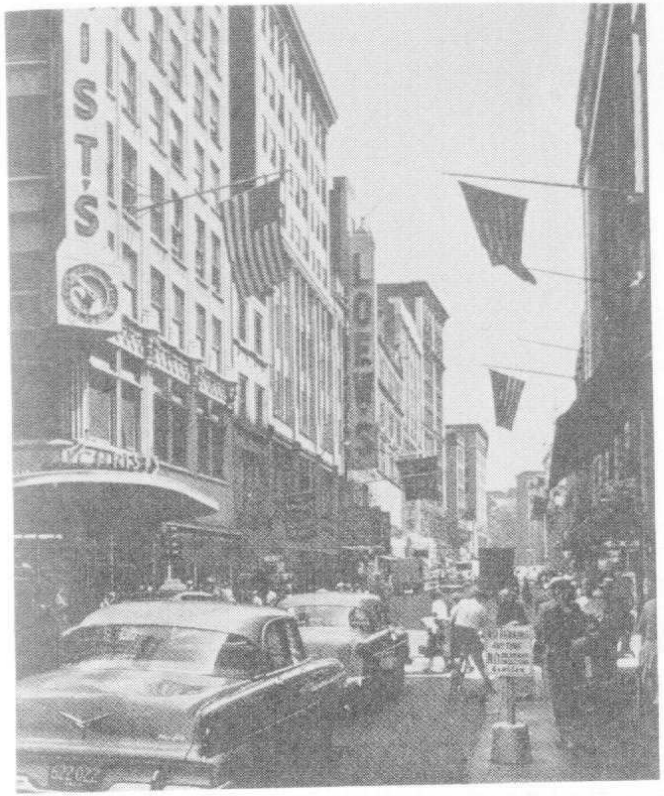


Fig. 30 — As Ruas Washington e Summer

de um lado especial. Pershing Square tem uma qualidade direccional semelhante, essencialmente devida à presença do Hotel Biltmore. Neste caso, contudo, era incerta a localização exacta dentro da rede de vias.

Muitas destas qualidades podem ser resumidas, citando o exemplo de um cruzamento italiano: a Praça de S. Marcos, em Veneza. Altamente diferenciada, rica e intricada, situa-se em contraste nítido com o carácter geral da cidade, e com os estreitos e sinuosos locais que se situam à sua volta. Contudo, ela mantém-se firmemente ligada à estrutura significante da cidade, o Grande Canal, e tem uma forma orientada que clarifica qual a direcção pela qual nós entramos nela. Dentro de si própria está bem estruturada e diferenciada: em dois espaços (Piazza e Piazzetta), e com muitos elementos marcantes (a catedral, o palácio ducal, o campanário, a livraria). Lá dentro sentimo-nos longe de tudo, numa relação clara com a

Fig. 31, pág. 90

Biblioteca

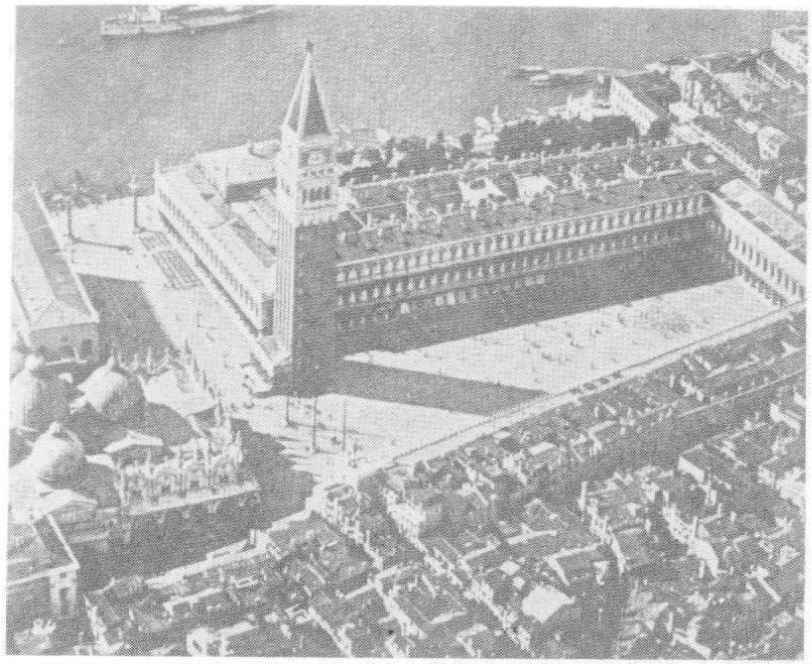


Fig. 31 — A Praça de S. Marcos em Veneza

Praça, precisamente localizados. Este local é tão distinto que muitos que nunca foram a Veneza reconhecem imediatamente uma fotografia da mesma.

Elementos marcantes

Os elementos marcantes, pontos de referência considerados exteriores ao observador, são simples elementos físicos variáveis em tamanho. Para aqueles que conhecem bastante bem uma cidade, está comprovado que os elementos marcantes funcionam como indicações absolutamente seguras do caminho a seguir — a especialização e a originalidade passam, agora, para primeiro plano, em lugar das continuidades anteriormente usadas.

Uma vez que o uso de elementos marcantes implica o isolamento de algo de uma série de possibilidades, a característica-chave destes é a originalidade, um aspecto que é memorável ou único num contexto. No caso de terem uma forma clara, os elementos marcantes tor-

nam-se, ainda, mais fáceis de identificar; isto verifica-se, igualmente, quando contrastam com o cenário de fundo ou se localizam espacialmente num local predominante. O contraste com as formas do cenário parece ser o mais importante. O fundo no qual ou do qual um elemento se ergue não necessita de ser limitado aos seus arredores imediatos: o catavento em forma de gafanhoto em Faneuil Hall, a cúpula doirada de State House, ou o pavão de City Hall em Los Angeles constituem elementos marcantes únicos no cenário de toda a cidade.

De outro modo, os indivíduos podem procurar elementos marcantes numa cidade suja (os edifícios da Ciência Cristã em Boston) para que estes os ajudem a encontrar uma clareza; ou servirem-se de edifícios novos numa cidade velha, (a capela na Rua Arch). O Centro Médico em Jersey City era tão conhecido pelo seu enorme tamanho como pelas suas poucas flores e relva. O antigo Hall of Records, no Centro Cívico de Los Angeles, é uma estrutura estreita e suja, colocada num ângulo com vista a servir de orientação a todos os outros edifícios cívicos e com um trabalho de janelas e detalhes em escala muito diferente dos outros. Apesar de ter uma importância funcional ou simbólica pouco relevante, este contraste de localização, idade e escala faz dele uma imagem relativamente bem identificável, por vezes agradável, por vezes irritante. Muitas vezes foi descrito como tendo a forma de uma torta, embora seja perfeitamente rectangular. Esta é uma nítida ilusão que advém da sua localização num ângulo.

O domínio espacial pode causar elementos marcantes de duas formas: tornando um elemento visível de muitos outros pontos (o Edifício John Hancock em Boston, o edifício da Richfield Oil em Los Angeles), ou criando um contraste local com os elementos circundantes, isto é, sendo uma variante em altura ou constituição. Na esquina da Rua 7 com a Rua Flower, existe um edifício velho, de dois pisos, cinzento, de madeira, recuado da linha dos outros aproximadamente dez pés, onde se albergam algumas lojas de pouca importância. Este chamou a atenção e a imaginação de um surpreendente número de pessoas. Uma delas referiu-se a ele, falando de uma «pequena senhora cinzenta». O recuo espacial e a pequena escala são aspectos muito notáveis e aprazíveis, opondo-se às grandes massas que ocupam o resto desta fachada.

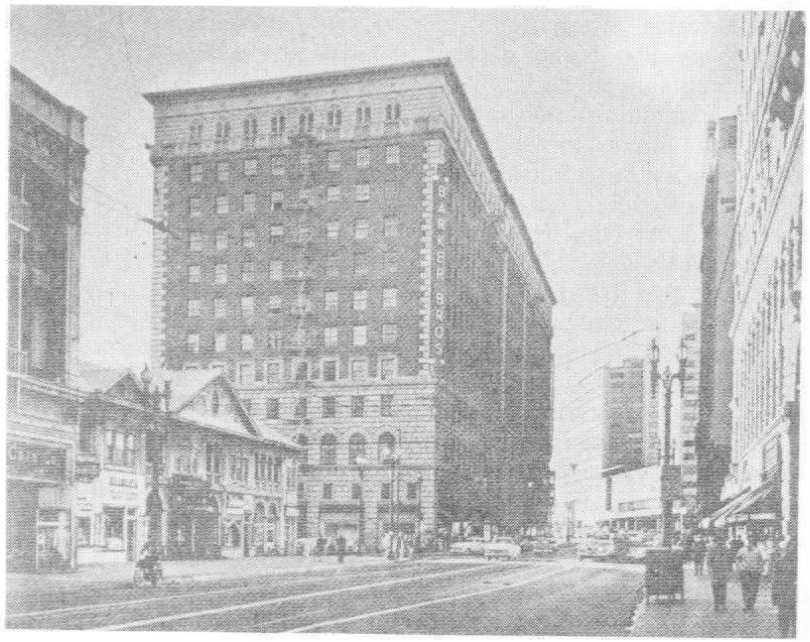
Fig. 32, pág. 92

Um elemento marcante pode ser reforçado através da sua localização num cruzamento, onde as pessoas possam ser obrigadas a tomar decisões acerca de qual o percurso

a seguir. O Edifício dos Telefones no Bowdoin Square, em Boston, era usado, por exemplo, como ajuda àqueles que se encontravam na Rua Cambridge. A actividade associada a um elemento pode, também, fazer dele um elemento marcante: um caso raro deste exemplo é o Symphony Hall, em Los Angeles. Este auditório é a própria antítese da imaginabilidade visual: situado num bairro de casas para alugar, num edifício comum, cujo sinal apenas diz «Baptist Temple», é completamente irreconhecível para um estranho. A sua força como elemento marcante parece resultar do contraste sentido, bem como da irritação sentida, entre o seu estatuto cultural e a sua invisibilidade física. Associações históricas ou outros significados são reforços poderosos, como nos casos de Faneuil Hall ou da State House em Boston. A partir do momento em que uma história, um sinal ou um significado se liga a um objecto, o seu valor como um elemento marcante aumenta.

Elementos marcantes distantes, pontos importantes, visíveis de muitas posições, eram frequentemente muito conhecidos, mas apenas aqueles que não conheciam bem Boston pareciam servir-se deles em grande escala para

Fig. 32 — A «pequena senhora cinzenta» na Rua 7



organizar a cidade e seleccionar rotas para passeios. Só o inexperiente se guia por referências ao Edifício John Hancock ou à Custom House.

Poucos sabiam onde se situavam estes elementos marcantes e como chegar à base destes edifícios. A maior parte dos elementos marcantes de Boston que se situam à distância não tinham, de facto, uma base; como que flutuavam à distância. O Edifício John Hancock, a Custom House e a Court House desempenham todos uma função dominante na linha do horizonte, mas a localização e identidade da sua base não é, de modo algum, tão importante como o seu topo.

A cúpula doirada da State House de Boston parece ser uma das poucas excepções a esta ilusão. A sua forma única e a sua função, a sua localização na crista da colina e a sua exposição ao Boston Common, a visibilidade da sua cúpula doirada e brilhante a grandes distâncias, tudo contribui para que ela seja um sinal-chave do centro de Boston. Tem as qualidades que satisfazem o reconhecimento em diversos níveis de referência, e a coincidência da importância simbólica e visual. *Fig. 58, pág. 182*

As pessoas que se serviam de elementos marcantes distantes, apenas o faziam em casos de uma orientação muito generalizada ou de modo simbólico. Para um senhor, a Custom House dava uma unidade à Avenida Atlantic por poder ser avistada de quase todos os locais nessa avenida. Para um outro, ela dava ritmo ao bairro financeiro, por poder ser vista intermitentemente de muitos locais nesta área.

A Catedral de Florença é um óptimo exemplo de um elemento marcante distante: visível de perto e de longe, de dia ou de noite, inconfundível, dominante pelo seu tamanho e contornos, ligada intimamente às tradições da cidade, centro religioso e de trânsito, ligada a um campanário de tal forma que a direcção pode ser sabida a qualquer distância. É difícil pensar na cidade sem que este edifício nos venha à imaginação. *Fig. 33, pág. 94*

Mas os elementos marcantes, visíveis apenas de locais restritos, foram muito mais frequentemente usados nas três cidades estudadas. Toda a espécie de objectos foi percorrida nas diferentes intervenções. O número de elementos locais que se tornaram objectos marcantes parece depender tanto da familiaridade do observador com os seus arredores como dos próprios elementos. Entrevistados estranhos à cidade apenas mencionavam poucos elementos marcantes em entrevistas levadas a cabo em escritórios, embora conseguissem encontrar muitos mais,

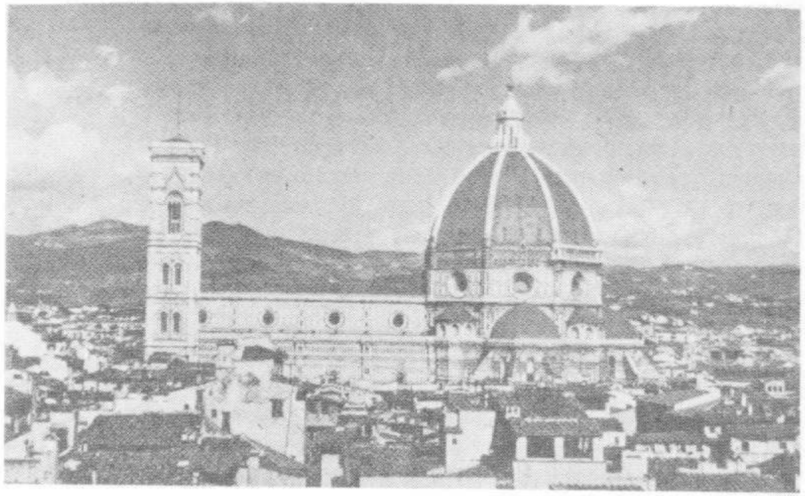


Fig. 33 — A Catedral de Florença

quando se encontravam percorrendo uma distância em campo aberto. Os sons e os cheiros reforçavam, por vezes, elementos marcantes visuais, embora por si próprios não constituissem qualquer elemento marcante.

Elementos marcantes podem aparecer isolados, aspectos únicos sem um reforço especial. Com excepção de marcas enormes ou muito originais, estes são referências fracas, uma vez que se perdem facilmente e requerem uma procura constante. A simples luz do sinal de trânsito ou placa indicativa do nome de uma rua requer concentração, para que seja encontrada. Mais do que isto, podemos acrescentar que pontos locais foram lembrados como sendo conjuntos, nos quais se reforçavam uns aos outros através da repetição e, em parte, eram reconhecíveis através do seu contexto.

Uma série sequencial de elementos marcantes, na qual um pormenor incita a antecipação do próximo, e onde detalhes-chave desencadeiam movimentos específicos da parte do observador, pareceram ser uma forma-modelo de como as pessoas se deslocam através da cidade. Em tais sequências, havia deixas desencadeadoras de determinados movimentos sempre que era necessário tomar decisões, e outras que confirmavam decisões já tomadas pelo observador. Pormenores adicionais ajudavam frequentemente a ter o sentido de uma proximidade do destino final ou de pontos intermédios. Para a segurança emocional tal como para a eficiência funcional é importante que tais sequências sejam bastante contínuas,

sem grandes interrupções, embora possa haver um adensar de pormenores nos pontos nodais. A sequência facilita o reconhecimento e a memorização. Os observadores experimentados podem armazenar uma quantidade de imagens de um ponto em sequências familiares, embora o reconhecimento possa ser quebrado quando a sequência é invertida ou alterada.

Inter-relações de elementos

Estes elementos são apenas a matéria-prima da imagem do meio ambiente à escala urbana. Têm de ser trabalhados em conjunto de modo a conseguir uma forma satisfatória. As discussões precedentes abrangeram os grupos de elementos semelhantes (redes de vias, mosaicos de regiões, conjuntos de elementos marcantes). O próximo passo lógico é o de considerar as inter-relações de pares de elementos de cariz diferente.

Tais pares podem reforçar-se mutuamente, ligados de forma a que possam realçar o poder um do outro; ou podem entrar em conflito e destruir-se. Um elemento marcante de grandes dimensões pode impedir o crescimento, ou até expulsar de uma área entendida numa determinada escala, uma pequena região situada na sua base. Localizado de forma adequada, um outro elemento marcante pode fixar e reforçar um centro focal; localizado fora do centro, pode levar a erros, como acontece com o Edifício John Hancock em relação a Copley Square. Uma rua comprida com a sua ambiguidade de carácter, tanto de limite como de via, pode penetrar numa região e, assim, trazê-la aos nossos olhos, mas pode também, ao mesmo tempo, desmembrá-la. As características de um elemento marcante podem ser tão estranhas ao aspecto de um bairro que levam à dissolução da continuidade na região, ou podem, por outro lado, ser de tal modo contrastantes que aumentam essa continuidade.

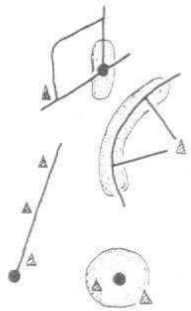
Especialmente os bairros, que normalmente se apresentam maiores do que os outros elementos, contêm em si próprios, estando assim também relacionados com eles, vias diversas, cruzamentos e elementos marcantes. Estes últimos elementos não só estruturam a região internamente como também intensificam a identidade do todo, enriquecendo e aprofundando o seu carácter. Beacon Hill, em Boston, é um exemplo deste efeito. De facto, as componentes da estrutura e identidade (que formam a parte da imagem que nos interessa) parece servirem de

alavancas, à medida que o observador se desloca de nível para nível. A identidade de uma janela pode estar estruturada num conjunto de janelas, que é a pista para a identificação de um edifício. Os edifícios, por sua vez, estão interligados de tal modo que constituem um espaço identificável e assim sucessivamente.

As vias, que são dominantes em muitas imagens individuais, e que podem ser a fonte principal de organização à escala citadina, têm relações íntimas com outros tipos de elementos. Nós de junção ocorrem automaticamente em intersecções de maior importância e em terminais e, através da sua forma, deveriam reforçar os momentos críticos de um percurso. Estes nós, por sua vez, não só são reforçados pela presença de elementos marcantes (como Copley Square o é), mas chamam a atenção para tais marcas neles existentes. De novo as ruas adquirem identidade e movimento, não só pela sua própria forma ou pelas suas junções nodais mas devido às regiões pelas quais elas passam, aos limites ao longo dos quais elas se estendem e aos elementos marcantes distribuídos pela sua extensão.

Todos estes elementos operam em conjunto, num contexto. Seria interessante estudar as características dos diversos pares: elemento marcante-região, nó-via, etc. Eventualmente, dever-se-ia tentar ir além de tais pares e considerar os modelos no seu todo.

A maior parte dos observadores parece agrupar os seus elementos em organizações intermédias, a que podemos chamar complexos. O observador entende o complexo como um todo, cujas partes são independentes, e relativamente fixas em relação umas às outras. Assim, a maior parte dos habitantes de Boston seria capaz de adaptar os elementos mais importantes de Back Bay, do Common, de Beacon Hill e do centro comercial a um único complexo. Toda esta área, usando os termos de Brown [8] nas suas experiências referidas já no Capítulo I, tornou-se uma localidade. Para outros, o tamanho da sua localidade pode ser bem mais pequeno: o centro comercial e o limite próximo do Common chegariam, por exemplo; fora deste complexo existem lacunas de identidade; o observador tem de percorrer às cegas o caminho para o todo seguinte, mesmo que isto seja apenas por uns momentos. Embora, na realidade física, o bairro financeiro e o comercial da Rua Washington estejam muito perto um do outro, a maior parte das pessoas parecem sentir apenas uma vaga ligação entre ambos. Este afastamento especial pode ser também exemplificado com a brecha



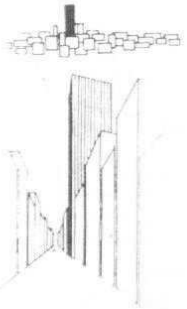
confusa entre Scollay Square e Dock Square, que apenas estão separados por um quarteirão. A distância psicológica entre duas localidades pode ser muito maior, ou muito mais difícil de ultrapassar, do que a mera separação física parece garantir.

A nossa preocupação presente e ocupação com as partes, em lugar do todo, é uma característica necessária de um estudo numa fase primitiva. Depois de uma diferenciação e compreensão bem sucedidas das partes, pode o estudo avançar para as considerações acerca do total. Houve indicações de que a imagem pode ser um campo contínuo, afectando a perturbação de um elemento todos os outros do conjunto. Até o reconhecimento de um objecto está tão dependente do contexto como da forma do próprio objecto. Uma distorção de importância maior, tal como a alteração da forma do Common, parece reflectir-se em toda a imagem de Boston. A alteração em larga escala nas construções afectava mais do que os arredores imediatos. Mas tais efeitos foram praticamente deixados de lado neste nosso estudo.

A imagem mutável

Mais do que uma única imagem para todo o meio ambiente, parecia haver um conjunto de imagens que se sobrepunham ou inter-relacionavam. Estavam organizadas em séries de níveis, envolvidas pela escala de uma área, de modo a que o observador se movesse, à medida que ia sendo necessário, de uma imagem ao nível de rua para níveis de vizinhança, de cidade ou de toda uma região metropolitana.

Esta organização por níveis é necessária num ambiente grande e complexo. No entanto, ela sobrecarrega o observador com mais um fardo de organização, especialmente no caso de existir uma pequena relação entre os níveis. Se um edifício alto é inconfundível no panorama de uma cidade, contudo irreconhecível na sua base, então perdeu-se a oportunidade de juntar duas imagens de dois níveis de organização diferentes. Opostamente a isto, a State House em Beacon Hill parece atravessar diversos níveis de imagens. Possui uma posição estratégica na organização do centro.

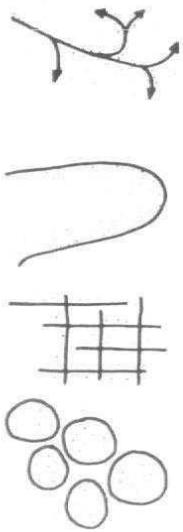


As imagens podem diferir não só pela escala de área envolvida mas ainda pelo ponto de vista, hora do dia ou estação do ano. A imagem de Faneuil Hall vista do mercado deveria estar relacionada com a sua imagem vista de

um carro, circulando na Central Artery. A Rua Washington, à noite, deveria ter alguma continuidade, algum elemento invariável com a imagem da mesma rua, vista de dia. Para obter esta continuidade, numa confusão frontal, dotaram as suas imagens de uma satisfação visual, usando abstracções como «um restaurante» ou «segunda rua». Isto funciona quer de dia quer de noite, andando a pé ou de carro, debaixo de sol ou de chuva, embora só com algum esforço e prejuízo.

O observador tem, também, de ajustar a sua imagem a mudanças seculares na realidade à sua volta. A cidade de Los Angeles ilustrou de que modo esforços práticos e emotivos tiveram a sua influência à medida que a imagem foi confrontada com mudanças físicas constantes. Seria importante saber como manter a continuidade através de todas estas mudanças. Tal como entre um nível de organização e um outro são necessárias ligações, também a continuidade que resiste a uma mudança relevante é absolutamente necessária. Isto pode ser simplificado pelo conservar de uma velha árvore, o aspecto de uma rua ou de um carácter regional.

A sequência usada ao desenhar os mapas parece indicar que a imagem se desenvolve ou cresce de modos diversos. Este facto pode, talvez, estar relacionado com a forma como ela se desenvolve à medida que um indivíduo toma conhecimento do seu meio ambiente. Vários tipos eram claros:



a. Muito frequentemente as imagens desenvolviam-se ao longo de linhas de movimento e depois para fora destas. Por isto, um mapa pode ser desenhado com vários ramos saindo de um ponto de entrada, ou começando numa linha básica, tal como no caso da Avenida Massachusetts.

b. Outros mapas começavam pela construção de uma linha circundante, como no caso da península de Boston, sendo o seu espaço interior preenchido, em seguida, em direcção ao centro;

c. Ainda outros, Los Angeles, por exemplo, começavam pelo traçar de um modelo básico que, em seguida, se repetia (a grade de vias) e só depois eram adicionados os pormenores

d. Poucos dos mapas tinham o seu início num conjunto de regiões adjacentes, que eram, seguidamente, desenhadas em pormenor, com vista a relacioná-las no seu interior

e. Alguns exemplos em Boston desenvolviam um cerne inicial conhecido, um elemento conhecido, em relação ao qual tudo estava dependente.

A imagem em si não aparecia como um modelo preciso em miniatura, referente à realidade, reduzida na sua escala e consistentemente abstracta. Como uma simplificação intencional, ela era apresentada reduzindo, eliminando ou até adicionando elementos à realidade, através de fusões, distorções, relações e estruturações de partes. Tendo em conta a intenção, era suficiente ou, talvez melhor, uma imagem reorganizada, deturpada, «ilógica». Lembrava o desenho animado que mostrava os Estados Unidos vistos pelos naturais de New York.

Embora distorcida, havia na imagem um forte elemento de constância topológica em relação à realidade. Tal como se o mapa tivesse sido desenhado numa folha infinitamente elástica e flexível; as direcções alteravam-se, as distâncias aumentavam ou encurtavam, grandes formas eram de tal modo alteradas na sua escala e projecção, que no começo seria difícil identificá-las. Mas a sequência era, normalmente, certa. O mapa só raramente era destroçado ou apresentado com uma ordem diferente. Esta continuidade é necessária se queremos conservar o valor de uma imagem.

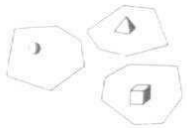
A qualidade da imagem

O estudo de diversas imagens individuais dos habitantes de Boston revelaram outras distinções entre si. Por exemplo, imagens de um elemento diferiam de observador para observador segundo a relativa densidade destes, isto é, o modo como eles enfrentavam o pormenor. Podem ser relativamente densos, como uma fotografia da Rua Newbury que identifica os seus edifícios ao longo de todo o seu comprimento, ou relativamente escassos, se a Rua Newbury é caracterizada simplesmente como uma rua limitada pelas velhas casas de costumes variados.

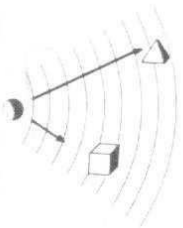
Pode ser feita uma outra distinção: imagens sensorialmente visíveis e vivas, em oposição às abstractas, generalizadas, sem conteúdo sensorial. Assim, a imagem mental de um edifício pode ser viva, envolver a sua forma, textura, cor e pormenor, ou bastante abstracta, sendo a estrutura identificada como «restaurante» ou «o terceiro edifício a partir da esquina».

Uma imagem viva não é necessariamente densa nem escassa, é forçosamente abstracta. Uma imagem pode ser ao mesmo tempo densa e abstracta, como no caso do conhecimento que o motorista de táxi tem da cidade, que relaciona os números das casas a um hábito de prédio a prédio, não podendo, contudo, descrever esses edifícios de um modo concreto.

Para além disto, as imagens podem ser ainda diferenciadas de acordo com a sua qualidade estrutural: o modo como as suas partes foram organizadas e relacionadas. Houve quatro estados ao longo de um contínuo crescimento de precisão estrutural:

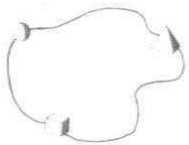


a. Os vários elementos eram livres; não existia uma estrutura ou inter-relação entre as partes. Não encontrámos exemplos disto no seu estado puro, mas diversas imagens estavam nitidamente desconjuntadas, com grandes fendas e muitos elementos sem relação. Aqui, o movimento racional era impossível sem uma ajuda externa, a não ser que se empregasse uma protecção para toda a área (o que significava o reconstruir de uma nova estrutura).

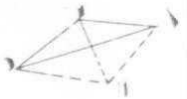


b. Noutros casos, a estrutura assumia um significado posicional; as partes encontravam-se deficientemente ligadas em termos da sua direcção geral e talvez mesmo com relativa distância umas das outras, enquanto se mantinham desligadas. Um dos entrevistados relacionava-se sempre com alguns elementos sem que conhecesse ligações definidas entre eles. A deslocação era levada a cabo através de uma procura, pelo movimento numa direcção geral correcta, vagueando para a frente e para trás, calculando a distância.

c. Talvez, na maior parte das vezes, a estrutura fosse flexível; as vias estavam ligadas entre si, mas de um modo flexível e independente, como que por uma substância elástica. A sequência dos acontecimentos era conhecida, mas o mapa mental pode apresentar-se bastante distorcido, distorção esta que pode mudar em momentos diferentes. Citemos um indivíduo: «Gosto de pensar em alguns pontos locais e saber ir de um para o outro; o resto não estou interessado em aprender.» Com uma estrutura flexível, a deslocação tornava-se mais fácil, uma vez que acontecia ao longo de ruas conhecidas, através de sequências familiares. A deslocação entre dois elementos, usualmente desligados entre si, ou ao longo de ruas desconhecidas pode, contudo, ser ainda muito confusa.



d. As ligações multiplicavam-se, a estrutura tornava-se rígida: as partes ligavam-se firmemente em todas as direcções; qualquer distorção tornava-se parte integrante. O possuidor de tal mapa pode mover-se muito mais livremente e pode interligar novos pontos com bastante facilidade. À medida que a densidade da imagem cresce, começa a adquirir características de um campo total, no qual a interacção é possível em qualquer direcção, a qualquer distância.



Estas características estruturais podem ser aplicadas de modos diferentes, a níveis diferentes. Por exemplo, duas regiões da cidade podem possuir estruturas rígidas internas e ambas estarem ligadas por uma costura ou nó. Mas esta ligação pode falhar a ligação com estruturas internas, de modo que a relação é simplesmente flexível. Este efeito pareceu acontecer a muitos habitantes de Boston, em Scollay Square, por exemplo.

Uma estrutura total pode, ainda, ser distinta de uma maneira diferente. Para alguns, as suas imagens foram organizadas de modo bastante instantâneo, como séries de todos e de partes, provenientes do geral ou do particular. Esta organização tinha a qualidade de um mapa estático. A ligação era feita passando da generalidade necessária para a particularidade desejada. Para ir do hospital da cidade para a velha igreja do norte, por exemplo, pode em primeiro lugar pensar-se que o hospital está no sul e que o sul é o centro de Boston; então podemos localizar a parte norte de Boston e a igreja como estando lá situada. A esta imagem podemos chamar hierárquica.

Para outros a imagem era construída de um modo mais dinâmico, estando as partes ligadas por uma sequência temporal (mesmo sendo o tempo bastante breve) e vistas como que através de uma máquina de filmar. Estava mais ligada à experiência actual de deslocação dentro da cidade. A esta podemos chamar uma organização contínua, empregando interligações abertas em lugar de hierarquias estáticas.

Podemos ser levados a concluir do que se disse que as imagens com mais valor são aquelas que mais se aproximam de um campo total forte: densas, rígidas e vivas; as que usam todos os tipos de elementos e características da forma sem concentrações limitadas; as que podem ser organizadas quer hierarquicamente quer continuamente, segundo as exigências do momento. Podemos, decerto, achar que tal imagem é um caso raro ou impossível, que existem tipos individuais ou culturais fortes que não con-

seguem transcender as suas qualidades básicas. Neste caso, o meio ambiente deveria ser apetrechado com o tipo cultural apropriado, ou formado de variados modos, para satisfazer as exigências de todos os indivíduos que nele habitam.

Continuamente tentamos organizar os nossos arredores, estruturá-los e identificá-los. Diversos ambientes são, mais ou menos, moldáveis a tal tentativa. Quando nos empenhamos na reorganização das cidades, deveríamos dar-lhes uma forma que facilitasse estes esforços organizadores e não que os tornasse tentativas frustradas.

IV. A FORMA DA CIDADE

Temos a oportunidade de formar o nosso novo mundo citadino como sendo uma paisagem ideal: visível, coerente e clara. Será necessária uma nova atitude da parte do habitante desta cidade, dando novas formas ao meio físico que ele domina, formas essas que agradam à vista, que se organizam gradualmente no tempo e no espaço e que podem ser símbolos representantes da vida urbana. O presente estudo fornece algumas indicações a este respeito.

A maior parte dos objectos que nos acostumámos a considerar belos, tais como um quadro ou uma árvore, são simples objectos sugestivos, nos quais, através de um longo desenvolvimento ou da influência da vontade de cada um, existe uma ligação íntima visível entre o pequeno detalhe e a estrutura total. Uma cidade é uma organização mutável com fins variados, um conjunto com muitas funções criado por muitos, de um modo relativamente rápido. Uma especialização total, uma engrenagem perfeita são improváveis e indesejáveis. A forma tem, de certa forma, que ser não comprometedora, moldável aos propósitos e às percepções dos cidadãos.

Existem, contudo, funções fundamentais que podem ser expressas pelas formas de uma cidade: circulação, aproveitamento dos espaços mais importantes, pontos-chave focais. As esperanças e satisfações comuns podem ser humanizadas. Sobretudo se o meio ambiente está vi-

Biblioteca - UNL
Exemplar de Domínio Público

sivelmente organizado e nitidamente identificado, poderá então o habitante dá-lo a conhecer, por meio dos seus próprios significados e relações. Nesse momento tornar-se-á um verdadeiro *lugar* notável e inconfundível.

Para citar um único exemplo: Florença é uma cidade de forte expressão, que é profundamente apreciada por muita gente. Embora a reacção de muitos estranhos seja a de a considerar como fria ou proibitiva, não podem, contudo, negar a sua especial intensidade. Viver num tal ambiente, quaisquer que sejam os problemas sociais ou económicos, parece contribuir para que a experiência de cada um se torne mais profunda, seja ela marcada pelo prazer, melancolia ou dependência.

Sem dúvida a cidade tem uma história económica, cultural e política de grandes proporções e a evidência visual deste passado é responsável por grande parte da forte expressão florentina. Mas Florença é também uma cidade grandemente visível. Fica situada no centro de colinas, ao longo do rio Arno, de tal modo que o panorama da cidade é quase sempre alternado com o das colinas. A sul, o terraço aberto estende-se quase até ao centro da cidade, produzindo um nítido contraste; de um dos lados das colinas íngremes, um «terraço» permite-nos ainda avistar o coração da cidade de um ponto superior. No lado norte pequenos povoados situam-se bem visíveis em colinas características: Fiesole e Settignano são dois exemplos. No centro urbano, cheio de símbolos e em constante crescimento, ergue-se a enorme e inconfundível catedral, o Duomo, ladeada pela torre dos sinos de Giotto, que constitui um ponto de orientação visível de todos os pontos da cidade e ainda a quilómetros de distância dela. Esta catedral é o símbolo de Florença.

Fig. 34, pág. 105

Fig. 33, pág. 82

O centro da cidade tem nos seus bairros pequenos símbolos de uma enorme significação: ruas estreitíssimas, com o pavimento de pedra; edifícios altos de cor cinzento-amarelada com taipais, gradeamentos de ferro e entradas que fazem lembrar pequenas cavernas; tudo isto atinge o seu ponto culminante com os beirais florentinos. Dentro desta área existem muitos cruzamentos importantes, cujas formas distintas são reforçadas pela sua utilidade especial ou pelo género de pessoas que neles se podem encontrar. A zona do centro está cheia de aspectos marcantes, possuindo cada um deles o seu nome e a sua história. O rio Arno atravessa tudo isto e liga o todo à vasta paisagem em redor.

As pessoas criaram uma forte ligação a tudo isto, a todas estas formas nítidas e diversificadas, ligações estas

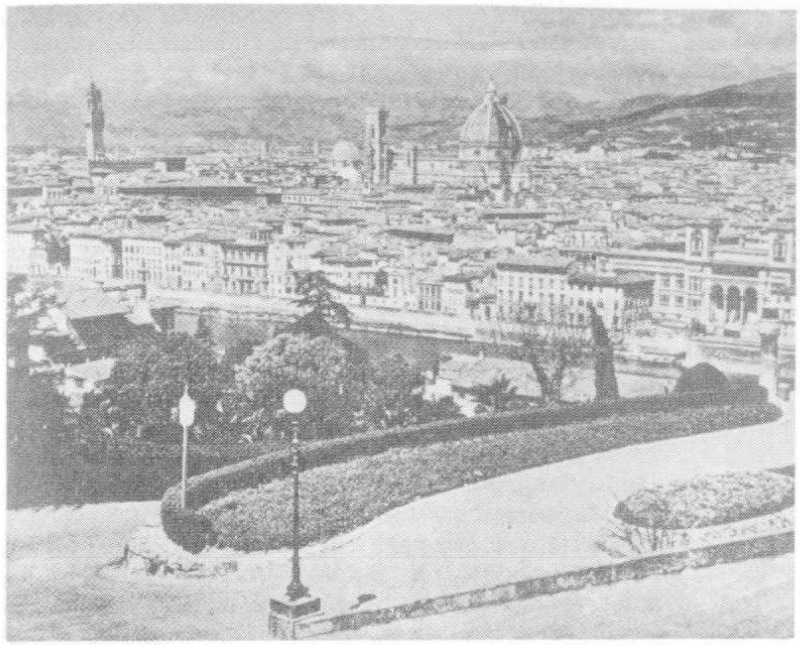


Fig. 34 — Florença vista do lado sul

que se ligam a um passado histórico ou à sua própria experiência anterior. Todas as cenas são imediatamente reconhecidas e trazem à memória um conjunto de associações. As partes ajustam-se. O meio ambiente visual torna-se uma parte integrante da vida dos habitantes. A cidade não é, de modo algum, perfeita, mesmo considerando apenas o significado limitado da palavra imaginabilidade; o sucesso visual de Florença não é também totalmente devido a esta qualidade única. Mas parece ser uma satisfação simples e automática, uma sensação de contentamento, presença e certeza, aquela que a mera contemplação da cidade ou a possibilidade de passear através das suas ruas originam.

Florença é uma cidade rara. Em boa verdade, mesmo que não nos limitemos a considerar os Estados Unidos, esta cidade, altamente visível, é ainda algo raro. São inúmeras as aldeias ou partes de cidades imagináveis, mas talvez não existam mais do que vinte ou trinta cidades em todo o mundo que tenham uma imagem consistentemente forte. Mesmo assim, nenhuma delas abrangeria mais do que alguns quilómetros quadrados com a sua

área. Embora a grande cidade deixasse de ser um fenómeno, não existe no mundo actual uma área metropolitana com uma expressão visual forte, com uma estrutura evidente. Todas as cidades famosas sofrem da mesma posição de «ociosidade sem traços» nos seus arredores.

Então, poderá alguém perguntar, se uma grande cidade, ou até uma pequena, que seja consistentemente imaginável será possível; e seria apreciada se de facto existisse. Dada a falta de exemplos, torna-se necessária uma discussão largamente baseada em suposições e em projecções de acontecimentos passados. Em tempos passados, os homens aumentaram a capacidade de percepção, quando se sentiam confrontados com um novo desafio, e não há razão para pensar que isto não se poderia repetir. Existem, aliás, sequências de auto-estradas no nosso tempo que indicam ser possível uma tal organização em larga escala.

Também é possível citar exemplos de formas visíveis nesta escala que não são exemplos citadinos. Muitos podem lembrar-se de algumas paisagens favoritas que possuem esta característica diferente, esta estrutura e forma clara, que nós gostaríamos de conseguir no ambiente onde vivemos. A paisagem a sul de Florença, na estrada para Poggibonsi, tem este carácter quilómetro após quilómetro. É grande a variedade de vales, de cumes e de pequenas colinas, mas tudo se encontra num sistema comum. A norte e a este, os Apeninos confundem-se com o horizonte. O solo, que pode ser avistado a longa distância, está limpo e cultivado com variados produtos — trigo, oliveiras, videiras —, todos diferentes uns dos outros através das suas cores e formas. Cada acidente de terreno é espelhado no modo da organização dos campos, plantações e caminhos. Cada cume de uma colina é coroado por uma pequena povoação, por uma igreja ou torre, de modo que alguém poderia dizer: «Aqui é a minha cidade e além está uma outra.» Os homens conseguiram uma combinação delicada e visível das suas acções, deixando-se guiar pela estrutura geológica das características naturais. O todo é uma paisagem e, contudo, cada parte pode ser distinguida da do seu vizinho.

Sandwich em Hampshire pode ser tomada como o próximo exemplo, onde as Montanhas Brancas descem para as águas dos rios Merrimac e Piscataqua. A montanha cheia de vegetação contraste nitidamente com a parte inferior do terreno só em parte cultivada. Ao sul, as montanhas Ossipee aparecem como o último ninho das colinas. Alguns dos picos, como por exemplo o Chocorua,

têm uma forma peculiar própria. O efeito é mais forte nos «intervalos», planaltos mesmo na base das montanhas que estão inteiramente vazios e dão a sensação de serem um «local» especial, exactamente comparáveis à sensação de local forte na cidade de Florença. Na época em que todo o terreno inferior foi aproveitado para cultivo, toda a paisagem deve ter tido esta qualidade.

Havai pode ser citado como um exemplo ainda mais exótico: com as suas montanhas escarpadas, rochas coloridas e grandes rochedos, uma vegetação variadíssima e característica, o contraste de mar e terra, as notórias transições entre um lado e o outro da ilha.

Estes são, sem dúvida, exemplos pessoais; o leitor pode trocá-los pelos seus próprios. Eles são normalmente o resultado de acontecimentos naturais marcantes, tal como em Havai; mas, mais frequentemente, são, como por exemplo na Toscânia, resultado de uma transformação operada pelo homem com fins definidos, servindo-se da tecnologia normal como estrutura básica apoiada por um processo geológico contínuo. No caso de ser bem sucedida, esta modificação é feita com a consciência das relacionações, embora individuais, entre as fontes naturais e o propósito humano.

Como mundo artificial que é, a cidade deveria ser deste modo concebida para uma melhoria possível: construída com arte, adaptada a fins que interessam ao homem. É um velho hábito nosso adaptarmo-nos ao meio ambiente, discriminar e organizar perceptualmente tudo o que se apresenta aos nossos sentidos. A própria sobrevivência e o próprio domínio assentam nesta adaptação sensorial; contudo, podemos agora continuar em direcção a uma nova fase desta interacção. Nos nossos próprios terrenos temos de começar a adaptar o ambiente ao modelo perceptual e ao processo simbólico do ser humano.

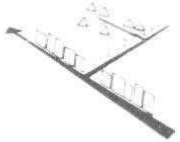
Desenhando as ruas

Aumentar a imaginabilidade do meio ambiente urbano é facilitar a sua identificação e a sua estruturação visuais. Os elementos já mencionados — vias, limites, elementos marcantes, cruzamentos e regiões — são os blocos construtores no processo de construção de estruturas firmes e diferenciadas em escala urbana. Que sugestões poderemos avançar provenientes desta recolha em relação às características que tais elementos podem ter num meio ambiente verdadeiramente imaginável?

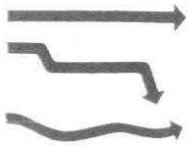
Associação Salgado de Oliveira de Educação e Cultura
Biblioteca - UNIT

As ruas, rede de linhas habituais ou potenciais de deslocação através do complexo urbano, constituem os meios mais significativos através dos quais o todo pode ser organizado. As vias chaves deveriam ter uma qualidade particular capaz de as demarcar dos canais circundantes: a concentração de qualquer hábito ou actividade ao longo das suas margens, uma qualidade espacial característica, uma textura especial do pavimento ou das fachadas, uma estrutura particularmente clarificadora, um conjunto único de cheiros ou sons, um pormenor típico ou um modo próprio de distribuição das plantas. A Rua Washington pode ser conhecida pela grande quantidade de comércio ou pela falta de espaço; a Avenida Commonwealth pelo seu centro cheio de árvores alinhadas.

Estes aspectos deveriam aplicar-se de tal modo que dessem continuidade a uma via. Se empregarmos uma ou mais destas características ao longo de uma linha de um modo regular, então essa rua poderá ser imaginada como sendo um elemento contínuo e unificado. Pode ser uma faixa de árvores, uma textura ou cor de pavimento especial, ou a continuidade clássica das fachadas das suas margens. Pode tratar-se de uma regularidade rítmica, uma repetição de aberturas espaciais, monumentos ou lojas de esquina. A própria concentração de percursos habituais ao longo de uma rua, assim como ao longo de uma via de trânsito, reforçará esta imagem familiar contínua.

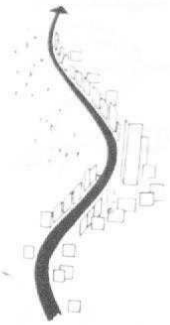


Isto leva-nos a algo que pode ser chamado uma hierarquia visual de ruas e caminhos, análoga à recomendação familiar de uma hierarquia funcional: uma distinção sensorial dos canais mais significativos e a sua unificação como elementos perceptuais contínuos. Este é o esqueleto da imagem da cidade.



A linha de deslocação deveria ter uma direcção clara. O computador humano perturba-se com muitas e sucessivas voltas, ou com curvas graduais ambíguas que, no fundo, produzem mudanças de direcção mais significativas. As sinuosidades constantes das ruas de Veneza ou as ruas num dos planos românticos de Olmested, ou ainda as viragens graduais da Avenida Atlantic em Boston, depressa confundem os observadores mais acostumados. Não podemos negar que uma rua recta possibilita uma orientação clara, mas também será possível orientarmo-nos em ruas onde curvas de noventa graus bem definidas ou viragens ligeiras, que nunca saem da direcção principal, predominam.

Os observadores parecem dotar uma rua de uma direcção que leva a um determinado fim e que é, ao mesmo tempo, irreversível. Uma rua é, de facto, algo que se dirige a um ponto. Uma rua deveria confirmar claramente este facto através de limites nítidos e de um desnível ou uma diferença direccional, de tal modo que lhe seja dado um sentimento de progressão e as direcções opostas sejam diferenciadas. Um dos desníveis vulgares é o declive no terreno e, por isto, estamos habituados ao «descer» ou «subir» de uma rua; existem, no entanto, muitos outros. A frequência progressiva do aparecimento de sinais, lojas ou pessoas podem significar a aproximação de um centro de comércio; pode também verificar-se uma mudança na cor ou na distribuição das plantas; a redução progressiva do espaço longitudinal ocupado por cada quarteirão ou o adelgaçamento de espaço podem ser sinais da proximidade do centro urbano. Também podemos usar assimetrias. Talvez alguém possa continuar o seu caminho «mantendo o parque à sua direita» ou «caminhando em direcção à cúpula dourada». Outro processo seria a existência de setas; ou ainda dotar todas as superfícies, que estão viradas a uma determinada direcção, de uma cor codificada. Todos estes meios transformam uma rua num elemento de orientação, que pode ser usado igualmente como um ponto de referência. Não existe o perigo de escolher o caminho errado.

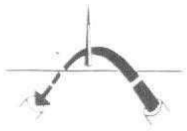


Desde que, ao longo de uma determinada linha, possamos, de certo modo, diferenciar posições, esta não nos dará apenas uma direcção, mas será também passível de «graduação». A vulgar numeração dos edifícios é uma das técnicas usadas. Uma outra forma menos abstracta do mesmo efeito é o assinalar de um ponto fácil de identificar ao longo da linha, de forma a que possamos pensar noutros pontos em termos de «antes de» ou «depois de». Uma clarificação pode ser melhorada pela existência de diversos pontos de identificação. Poderemos ainda servirmo-nos de uma outra característica para conseguir um desnível modificador, dando, assim, à própria modificação uma forma reconhecível: é o caso do uso planeado do espaço do corredor de uma rua. Alguém poderia afirmar que este ou aquele lugares se situam «mesmo antes da rua se tornar muito estreita» ou «no cimo da colina, antes de começar a descer». O peão pensa não só «estou na direcção certa» como também «estou quase lá». Quando o percurso está enriquecido por tais elementos diferenciadores, o atingir e o passar certas «metas» que se sucedem, o percurso assume um significado muito maior e

torna-se uma verdadeira experiência, em todo o seu sentido.

A aparente qualidade cinestésica de uma rua, a sensação de deslocação ao longo dela, influencia os observadores, até ao nível da sua memória: as curvas, as subidas, as descidas. Isto verifica-se, sobretudo, se a rua é percorrida a grande velocidade. Uma curva, bem pronunciada no sentido descendente, pode ser uma imagem inesquecível. Nesta percepção do movimento entram em linha de conta os sentidos do tacto e da inércia, mas o principal é o da visão. Os objectos existentes ao longo de uma rua podem estar dispostos, de modo a realçar o efeito da observação, quando nos movemos, a perspectiva, ou ainda de modo a que o percurso da rua seguinte seja visível. A adaptação contínua da linha do movimento confere-lhe uma identidade e será criadora de uma experiência contínua através do tempo.

Avistar bem uma rua ou o seu fim, intensifica a sua imagem. O mesmo pode ser conseguido com uma ponte grande, uma avenida prependicular, cruzando a rua, um perfil côncavo ou a silhueta distante do fim, do desembocar desta rua. A presença de um caminho pode ser evidenciada por meio de elementos marcantes ou outras indicações. A linha vital de circulação torna-se nítida perante os nossos olhos e pode, também, vir a ser o símbolo de uma função urbana fundamental. Inversamente, a experiência evidencia-se se o caminho revela a presença de outros elementos urbanos àquele que o percorre: no caso de penetrar nestes elementos ou passar junto deles de um modo tangencial, se fornecer sugestões ou símbolos do que ficou para trás. O metropolitano, por exemplo: em lugar de o «enterrarmos» vivo, podemos dar um cunho tal a uma sua estação que a sua forma sugira a natureza da cidade que por cima dela existe; podemos ainda aproveitar a passagem do metropolitano, fazendo-a passar por um centro comercial. É possível delinear um caminho de tal forma que o próprio fluxo se torne sensorialmente evidente: divisões, estreitamentos, rampas e curvas permitiriam como que uma contemplação do trânsito por si próprio. Todas estas técnicas destinam-se a aumentar o alcance visual daquele que se desloca.



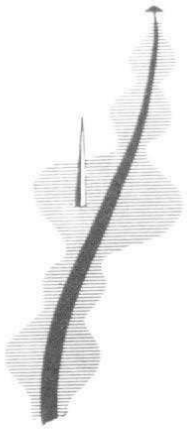
Geralmente, uma cidade encontra-se organizada com um conjunto de ruas. O ponto estratégico de tal conjunto é a intersecção, o ponto de ligação e de decisão para o movimento humano. Se isto for claramente visualizado, se a própria intersecção for uma imagem viva, se a localização de dois caminhos for clara não interferindo um na

posição do outro, o observador poderá, então, construir uma imagem satisfatória. Park Square, em Boston é a concentração ambígua de diversas ruas de grande importância; o cruzamento da Rua Arlington com a Avenida Commonwealth é claro e nítido. É universalmente conhecido que as estações de metropolitano pecam por falta de tais cruzamentos visualmente claros. Para explicar as intersecções complicadas do novo sistema de ruas é necessário um cuidado especial.

Um encontro de mais de dois caminhos é, normalmente, difícil de conceptualizar. Para que uma estrutura de caminhos possua uma certa simplicidade de forma, é necessário que ela também se mostre simples. Só assim poderá formar uma imagem clara. Esta simplicidade deve ser mais topológica do que geométrica; assim, é preferível um cruzamento irregular de duas ruas sensivelmente perpendiculares, a um outro de três ruas formando como que um rigoroso triângulo equilátero. Outros exemplos de tais estruturas simplificadas são conjuntos paralelos ou eixos simples: uma, duas ou três ruas cruzando em linha recta, como que formando barras ou alguns eixos ligados entre si.

Os caminhos também podem ser imaginados não como um modelo específico de determinados elementos, mas antes como uma rede que explica as relações típicas entre todos os caminhos num conjunto, sem identificar qualquer em particular. Esta condição implica a existência de uma grelha que tenha uma certa consistência, quer na direcção quer na inter-relação topológica ou no espaço. A rede ideal combina todas as três, mas as constantes direccionais e topológicas podem em si próprias ser bastante eficazes. A imagem torna-se mais nítida se todos os caminhos em direcção a um único sentido topológico ou a um ponto cardeal forem passíveis de distinção visual em relação a outros caminhos. A distinção espacial entre as ruas e as avenidas de Manhattan é um facto. A cor, as plantas ou o pormenor podem ser usados do mesmo modo. A denominação e a numeração, os acidentes num espaço, a topografia, o detalhe, diferenciação dentro da rede, podem dar à estrutura um sentido progressivo ou até crescente.

Existe, finalmente, uma outra forma de organizar um caminho ou um conjunto de caminhos, que se reveste de uma crescente importância num mundo de grandes distâncias e altas velocidades. Podemos chamar-lhe «melódica» devido à sua analogia com a música. Os acontecimentos e características ao longo de um caminho — ele-

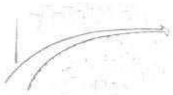


mentos marcantes, mudanças de espaço, sensações dinâmicas — podem ser organizados numa linha melódica, sentidos e imaginados como uma forma que é apreendida com intervalos substanciais de tempo. Uma vez que a imagem constituiria uma melodia total e não uma série de pontos separados, ela poderia ser talvez mais abrangente e menos carente. A forma pode ser a sequência clássica: introdução — desenvolvimento — clímax — conclusão, ou pode traduzir-se por formas mais subtis, como as que evitam conclusões finais. Se nos aproximarmos de São Francisco atravessando a baía, deparamos com este tipo de organização melódica. A técnica oferece um rico campo para o desenvolvimento e experiências do *design*.

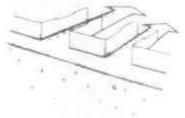
O design *de outros elementos*

Tal como os caminhos, os limites requerem uma certa continuidade de forma através do seu comprimento. O limite de um bairro de negócios, por exemplo, pode ser um conceito importante, mas difícil de delimitar no terreno, devido a uma falta na continuidade da forma. O limite pode ser reforçado se o pudermos avistar a alguma distância ou no caso de ele próprio marcar uma diferença nítida numa área e ser o elemento de junção de duas regiões fronteiriças. É por isto que a interrupção repentina da cidade medieval nas suas muralhas, os arranha-céus com os quais deparamos em Central Park, a transição clara do mar para a terra, junto à costa, constituem todos poderosas impressões visuais. Quando duas regiões contrastantes se situam numa quase justaposição, é possível concentrar a atenção visual de modo simples, salvaguardando-se o avistar nítido do seu limite comum.

Quando a natureza de duas regiões fronteiras não é contrastante, torna-se particularmente útil diferenciar ambos os lados de um limite orientando o observador no sentido de «exterior — interior». Este efeito pode ser conseguido através do uso de materiais contrastantes, de plantas ou de uma linha côncava usada logicamente. O limite também pode ser delineado de modo a facilitar a orientação ao longo do seu percurso, apresentando um desnível, alguns pontos identificáveis em determinados intervalos, ou individualizando um dos extremos em relação ao outro. Quando o limite não é contínuo ou circular, é importante que os seus extremos tenham fins definidos, pontos de apoio reconhecíveis que completem e localizem a linha divisória. A imagem do limite aquático de



Boston, que, normalmente, não apresenta a costa ligada ao rio Charles, carece de um ponto de apoio perceptível em cada extremo e é, de certo modo, um elemento confuso e indistinto na imagem total de Boston.



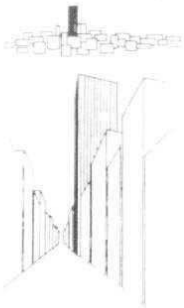
Um limite pode tornar-se algo mais do que um simples obstáculo dominante se permitirmos que dele façam parte algumas qualidades motoras e visuais — se for, tal como antigamente era, estruturado parcialmente com as regiões confinantes. Torna-se, então, mais uma «costura» do que uma barreira, uma linha de intercâmbio ao longo da qual foram «alinhavadas» duas áreas.

Se um limite importante possui muitas relações visuais e também de circulação com a restante estrutura urbana, torna-se uma característica em relação à qual muito pode ser organizado. Um dos processos para aumentar a visibilidade de um limite é o desenvolvimento dos seus acessos ou uso, como, por exemplo, acontece quando abrimos uma zona costeira ao trânsito ou fazemos dela um local de recreio. Um outro poderá ser a construção de limites de grande altura, visíveis a longa distância.

Por outro lado, a característica de um elemento marcante viável é a sua singularidade, o contraste com o seu contexto ou pano de fundo. Pode ser uma torre cuja silhueta se desenha por cima de telhados baixos, flores em contraste com uma parede de pedra, uma superfície brilhante numa cidade monótona, uma igreja no meio de lojas, um elemento saliente numa fachada contínua. A predominância espacial é um factor altamente determinante na chamada de atenção. O domínio do elemento marcante e do seu contexto pode ser bem necessário: a redução de sinais a superfícies específicas, a pontos elevados que se dirigem a todos excepto a um edifício. O objecto é também mais notado se tiver uma clareza de forma, como no caso de uma coluna ou de uma esfera. Se, adicionalmente, tiver ainda uma riqueza de detalhes ou de textura, atrairá, sem dúvida, a nossa atenção.

Um elemento marcante não é necessariamente grande; tanto pode ser o puxador de uma porta como uma cúpula. Crucial é a sua localização: no caso de ser grande ou alto, o conjunto espacial em que se insere deve permitir que o vejamos; no caso de ser pequeno, devemos ter em conta que existem certas zonas para as quais a atenção perceptível se dirige mais frequentemente: pavimentos ou fachadas situadas junto ao nível óptico ou sensivelmente abaixo deste. Quaisquer quebras no movimento, cruzamentos ou pontos de mudança de direcção, são locais de acentuada percepção. Baseando-nos nas entrevistas, pu-

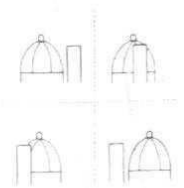
Biblioteca - UNIT



demos concluir que edifícios vulgares, situados em pontos decisivos na orientação, são mais facilmente retidos na memória, enquanto estruturas distintas ao longo de uma rota caíram no esquecimento. Um elemento marcante é, contudo, mais forte quando é visível através de um longo período de tempo ou distância espacial, e mais útil se a direcção de onde o avistamos pode ser identificada. Se a pudermos identificar, quer ao longe quer ao pé, quer nos movamos devagar ou rapidamente, quer de dia quer à noite, tornar-se-á um ponto de apoio para a percepção do complexo e mutável mundo urbano.

A força de uma imagem aumenta quando o elemento marcante coincide com uma associação. Se o edifício em causa é cenário de um acontecimento histórico ou se a porta notavelmente colorida é a da nossa própria casa, torna-se, de facto, um elemento marcante. Mesmo a doação de um nome tem um determinado poder, desde que esse seja um nome conhecido e aceite. De facto, se pretendemos tornar o nosso ambiente significativo, temos necessidade de uma tal coincidência de associação e de imaginabilidade.

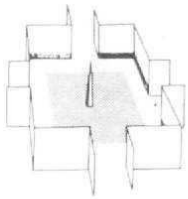
Elementos marcantes isolados, a não ser que sejam dominantes, tendem a ser por si sós referências fracas. O seu reconhecimento requer uma atenção constante. Contudo, se aparecerem em grupo, reforçam-se mutuamente de uma forma mais do que simplesmente adicional. Observadores experimentados conseguem descobrir elementos marcantes aproveitando material no qual, à primeira vista, nada haveria de especial, e compostos por um conjunto de sinais, sendo qualquer dos seus componentes demasiado fraco para merecer ser registado. Os elementos podem também ser organizados numa sequência contínua, permitindo que todo um percurso seja passível de identificação e se torne «confortável» através de uma sucessão familiar de pormenores. As ruas confusas de Veneza podem percorrer-se, sem problemas, depois de uma ou duas experiências, pois são ricas em detalhes distintos, que depressa se organizam numa sequência. Falta-nos ainda descrever um caso menos frequente, em que os elementos marcantes podem estar agrupados em modelos que têm uma forma própria e podem, pela sua aparência, indicar a direcção a partir da qual estão a ser observados. O elemento marcante de Florença, constituído pela dupla catedral-torre dos sinos, que dançam um em volta do outro, comprova este facto.



Os cruzamentos são os pontos de apoio conceptuais nas nossas cidades. Porém, nos Estados Unidos, eles raramente têm uma forma adequada para serem responsáveis por uma atenção, a não ser a que advém de uma concentração de actividades.

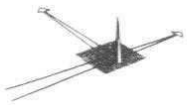
O primeiro requisito para tal função é a aquisição de identidade pela espécie singular e contínua de seus pavimentos, paredes, iluminação, vegetação, topografia ou horizonte do cruzamento. O essencial deste tipo de elemento é que ele seja distinto, um local *inesquecível* a não ser confundido com qualquer outro. A intensidade dos hábitos reforça, sem dúvida, esta identidade e, por vezes, a própria intensidade dos hábitos cria formas visuais, que são distintas, como, por exemplo, em Times Square. Mas são muitos os nossos centros comerciais e interrupções nos percursos aos quais esta falta de carácter visual falta.

O nó central pode definir-se bem melhor se tiver limites nítidos, fechado e não se prolongue incertamente para cada um dos seus extremos; será ainda mais notável se possuir um ou dois objectos, focos de atenção. Mas, se puder ter uma forma espacial coerente, será «irresistível». Este é o conceito clássico para formar espaços exteriores estáticos, e existem muitas técnicas para a expressão e definição de um tal espaço: transparências, sobreposições, ligeira modelação, perspectiva, desníveis de superfície, encerramento, articulação, modelos de movimento e som.



Se a interrupção de um percurso ou o aparecimento de um ponto decisivo num caminho coincidir com o cruzamento, este atrairá ainda mais atenções. O encontro entre caminho e cruzamento tem de ser bem nítido, tal como o é quando existem ruas intersectando outras. O viajante deve notar como entra no cruzamento, onde a interrupção ocorre e de que forma ele sai deste cruzamento.

Estes pontos de concentração podem, por radiação, organizar vastos bairros em seu redor desde que a sua presença esteja de qualquer forma assinalada nos arredores. Uma diferença nos hábitos ou outras características podem conduzir-nos ao cruzamento; o seu espaço pode ser visível do exterior ou conter elementos marcantes altos. A cidade de Florença centra-se em redor da sua catedral e do seu Palazzo Vecchio, situando-se ambos em nós centrais. O cruzamento pode emitir uma luz ou um som característicos e podemos deparar com a sua presença por meio do pormenor simbólico em regiões distantes, que espalha a qualidade do próprio cruzamento. Sicómoros num bairro podem revelar a presença de um largo assinalado pela existência de muitas destas árvores; pavimentos



de seixos redondos deixam antever a existência destas pedras nos arredores.

Se dentro do próprio cruzamento existe um local de orientação, um «em cima», um «em baixo», um «à esquerda», um «à direita», um «atrás», ele poderá ser relacionado com o sistema mais vasto de orientação. Quando caminhos conhecidos entram num cruzamento sem problemas, é então possível fazer a junção. Em qualquer dos casos, o observador sente a presença da estrutura urbana à sua volta. Sabe qual a direcção a seguir para atingir o seu fim e a singularidade do próprio lugar é realçada pelo contraste sentido em relação à imagem total.

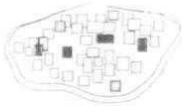
É possível organizar um conjunto de cruzamentos, de forma a construir uma estrutura. Podem ser ligados por uma pequena justaposição, ou fazendo com que sejam entrevisíveis, como o que acontece com os da Piazza S. Marco e da SS. Annunziata em Florença. Podem ser concebidos em relação a um caminho ou a um limite, ligados por um pequeno elemento ou relacionados por um eco de características de um e de outros. Tais ligações podem estruturar substancialmente regiões urbanas.

Um bairro urbano, na sua definição mais simples, é uma área de carácter homogéneo, reconhecida por indicações que são contínuas dentro desta área e descontínuas num outro local. A homogeneidade pode traduzir-se em características espaciais, como nas ruas estreitas e íngremes de Beacon Hill; pode verificar-se no tipo de edifícios como as fachadas elegantes dos blocos de apartamentos em South End; pode ainda ser notada no estilo ou na topografia. Pode ser uma característica típica dos edifícios como acontece com os arqueamentos brancos em Baltimore. Por vezes, é também uma continuidade de cor, textura, material, pavimento, detalhes nas fachadas, iluminação, vegetação ou contornos. Quanto mais estes aspectos se sobrepõem, maior é a sensação de uma região homogénea. Acontece que uma unidade temática de três ou quatro destes aspectos é particularmente útil na delimitação de uma área. Os entrevistados retiam, de uma forma geral, um grupo de tais aspectos na ideia: ruas estreitas e íngremes, pavimentos em tijolo, um número de pequenas casas alinhadas, entradas recônditas em Beacon Hill. Tais aspectos podem ser fixos num bairro, enquanto outros factores se mostram tão variados quanto o desejamos.

Onde a homogeneidade física coincide com os hábitos e a categoria social, o efeito é inconfundível. O aspecto visual de Beacon Hill é directamente reforçado pela

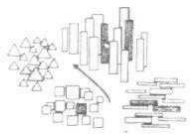
sua categoria de bairro residencial da classe privilegiada. O caso oposto é o mais comum na América: os aspectos resultantes dos hábitos dependem pouco dos resultados da aparência.

Para além disto, um bairro pode ser delineado por meio da clareza e fecho das suas fronteiras. Em Boston, um projecto de construção em Columbia Point tem a forma de uma ilha, facto que pode ser bem indesejável do ponto de vista social, mas que permite uma percepção clara. Qualquer ilha pequena tem, de facto, uma particularidade devida a esta característica. E se a região é visível como um todo, como acontece nos casos de vistas panorâmicas de pontos elevados, ou devido a uma convexidade ou concavidade de local, o isolamento é completo.



O bairro também pode estar estruturado dentro de si mesmo. Podem existir sub-bairros diferentes no seu interior, mas adaptando-se ao todo; cruzamentos que irradiam uma estrutura por meio de desníveis ou barreiras; modelos de ruas dentro do bairro. A parte posterior da baía está estruturada através da sua rede de caminhos e aparece normalmente clara, inconfundível e, até, de certa forma maior do que deveria, em quase todos os esboços que pedimos para fazerem. Uma região estruturada tem possibilidades de criar uma imagem mais viva. Para além disto, transmite aos seus habitantes não só o facto de estarem algures em X, mas sim em X junto de Y.

Quando um bairro se encontra bem diferenciado nas suas diversas partes, pode revelar ligações com outras características urbanas. Neste caso, o limite deve ser penetrável: uma «costura», não uma barreira. Este bairro pode juntar-se ao seguinte por justaposição, intervisibilidade, relação com uma linha, por qualquer ligação, tal como um cruzamento intermédio, uma rua ou um pequeno bairro. Beacon Hill está ligado ao coração da cidade através do Common e neste facto reside a maior parte do seu encanto. Tais ligações realçam os aspectos de cada bairro e coligam grandes áreas urbanas.



É possível que possamos ter uma região que não se caracterize somente por uma qualidade espacial homogénea, mas que seja, de facto, uma verdadeira região espacial, uma continuidade estruturada de determinada forma espacial. Originariamente, vastos espaços urbanos como, por exemplo, a foz de um rio, estão incluídos nesta natureza de regiões. Uma região espacial poder-se-ia distinguir de um cruzamento espacial (um largo) por não se poder examinar rapidamente. Poderia ser apenas obser-

vada como um jogo estruturado de mudanças espaciais se fizessemos uma viagem relativamente prolongada através dessa região. Talvez a residência real em Pequim ou os canais de Amesterdão tenham esta qualidade. Presumivelmente evocam uma imagem de grande poder.

Qualidades de forma

Estas indicações para o *design* urbano podem ser resumidas de um outro modo, uma vez que existem temas comuns que se mantêm nos diversos aspectos: as repetidas referências a certas características físicas gerais. Estas são as categorias de interesse directo para o *design*, pois descrevem qualidades de que um desenhador se pode servir e podem ser apresentadas como se segue:

1. *Singularidade* ou clareza das figuras de fundo: evidência de limites (como o cessar abrupto do desenvolvimento urbano); fechamento (como um largo fechado); contraste de superfície, forma, intensidade, complexidade, tamanho, hábito, localização espacial (como uma única torre, uma decoração rica, um sinal dominante). O contraste pode aparecer em relação aos arredores imediatos ou à experiência passada do observador. Estas são as qualidades que identificam um elemento, que o tornam notório, vivo e reconhecível. À medida que os observadores se familiarizam com o meio, parecem depender cada vez menos das continuidades físicas totais para organizar o todo, e apreciar cada vez mais com o contraste e a singularidade que dão vida à cena em questão.

2. *Simplicidade de forma:* clareza e simplicidade de forma visual em sentido geométrico, limitação de partes (como a clareza de um sistema em rede, de um rectângulo, de uma catedral). Formas deste teor são muito mais facilmente incorporadas na imagem e é evidente que os observadores distorcem formas complexas, tornando-as simples, mesmo quando isso significa um erro de percepção e de prática. Quando um elemento não é imediatamente visível como um todo, a sua forma pode ser uma distorção topológica de uma forma simples e, porém, pode ser compreendida.

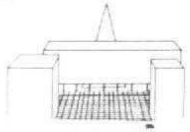
3. *Continuidade:* continuação de um limite ou de uma superfície (como numa rua, num canal, no horizonte ou no cenário); proximidade de partes (como num grupo de edifícios); repetição de um intervalo rítmico (como num modelo, as esquinas das ruas); semelhança, analogia ou harmonia de superfície, forma ou hábitos (como no

material usado nos edifícios, modelos repetidos de janelas salientes, semelhança de actividades comerciais, uso de sinais comuns). Estas são as qualidades que facilitam a percepção de uma realidade física complexa como sendo una e possuidora de relações internas, as qualidades que sugerem uma identidade própria.

4. *Predominância:* a predominância de uma parte em relação às outras devido ao tamanho, intensidade ou interesse, resultante da distinção de uma característica principal no todo, associada a um conjunto (como na área do Harvard Square). Esta qualidade, tal como a continuidade, permite a necessária simplificação da imagem por omissão e inclusão. As características físicas, na medida em que estão para além do limiar da atenção, parecem irradiar a sua imagem conceptualmente a um certo nível, propagando-se a partir de um centro.

5. *Clareza de ligação:* boa visibilidade das ligações e costuras (como numa intersecção relevante e na costa marítima); relação clara e interligação (como a de um edifício com o seu local de construção ou a de uma estação de metropolitano com a rua à superfície). Estas ligações são os pontos estratégicos de uma estrutura e deveriam ser claramente perceptíveis.

6. *Diferenciação direccional:* assimetrias, mudanças e referências radiais que diferenciam um fim de outros (como uma rua que sobe uma colina, afastando-se do mar e em direcção ao centro); ou que diferenciam um lado do outro (como os edifícios que rodeiam um parque); ou uma direcção da outra (tanto pela luz do dia como pela largueza de uma avenida em direcção norte-sul). Estas qualidades são dificilmente usadas, quando se trata de estruturações em grande escala.



7. *Alcance visual:* qualidades que aumentam ou organizam uma possibilidade de visão, quer real quer simbólica. Estas incluem as transparências (vidro ou edifícios assentes em pilares); sobreposições (quando uma estrutura aparece atrás de outra); vistas e panoramas que aumentam a profundidade da visão (ruas axiais, vastos espaços abertos, vistas de pontos altos); elementos articulantes (focos, ponteiros indicadores de medidas, objectos penetrantes) que explicam visualmente um espaço; concavidade (uma colina ao fundo ou a curva de uma rua) que expõe outros objectos à nossa vista; indicações de um objecto, que de outra forma permaneceria invisível (o avistar de determinada actividade como indicação da característica da área que se segue, ou o uso de características de pormenores para sugerir a proximidade de um ou-

tro elemento). Todas estas qualidades relacionadas facilitam a compreensão de um todo complexo, aumentando a eficiência da visão: a sua organização, penetração e poder de resolução.

8. *Consciência do movimento:* qualidades que tornam o observador sensível ao seu próprio movimento real ou potencial, através dos sentidos visuais e cinestésicos. É o caso dos indicativos que melhoram a clareza de desníveis, curvas e interpenetrações; dão à experiência motora perspectiva e localização; mantêm a coerência na direcção ou na mudança de direcção; tornam visível a distância intervalar. Uma vez que uma cidade é apreendida através do movimento, estas qualidades são fundamentais e são usadas para estruturar e, até, para identificar, desde que sejam suficientemente coerentes, de modo a que isto seja possível (como «vire à esquerda», «vire à direita» «junto à grande curva», «três quarteirões mais à frente»). Estas qualidades reforçam ou melhoram aquilo que o observador pode fazer para interpretar a direcção ou a distância e dar forma ao seu próprio movimento. Devido à crescente velocidade, estas técnicas necessitarão de um maior desenvolvimento na cidade moderna.

9. *Séries temporais:* séries das quais o observador se apercebe para além da questão temporal, incluindo ligações simples de elemento por elemento, onde um elemento está associado ao que o precede e ao que se lhe segue (como numa sequência casual de elementos marcantes), e também séries que estão estruturadas no tempo e, assim, se tornam melódicas na natureza (como se os elementos marcantes fossem aumentando em intensidade de forma, até que um ponto máximo seja atingido). A primeira sequência (a simples) é usada muito vulgarmente, especialmente ao longo de ruas conhecidas. A sequência melódica é mais rara, mas o seu desenvolvimento pode ser mais importante se tivermos em conta a dinâmica, moderna e vasta metrópole. Aqui, aquilo que seria imaginado seria o modelo em desenvolvimento dos elementos, mais do que os próprios — tal como apenas retemos na memória as melodias e não as notas. Num meio ambiente complexo pode até ser possível usar técnicas contrapontuais: modelos de melodias e ritmos opostos em movimento. Estes métodos têm de ser desenvolvidos conscientemente. Necessitamos de conceitos claros sobre a teoria das formas de que nos apercebemos, como uma continuidade para além do tempo, bem como sobre os

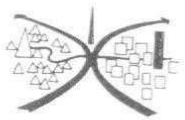
arquétipos do *design*, que exibem uma sequência melódica da imagem dos elementos ou uma sucessão formal de espaço, textura, movimento, luz ou silhueta.

10. *Nomes e significados:* características não físicas que podem reforçar a imagem de um elemento. Os nomes são, por exemplo, importantes na cristalização da identidade. Ocasionalmente indicam também pistas de localização (Estação Norte). Sistemas de nomeação (como as séries de ruas por ordem alfabética), também facilitam a organização dos elementos. Significados e associações, históricos, sociais ou funcionais, económicos ou individuais, constituem um verdadeiro domínio para além das qualidades físicas de que nos ocupamos. Reforçam grandemente as sugestões em direcção à identidade ou estrutura, como pode ser claro na própria forma física.

Todas as qualidades acima mencionadas não funcionam isoladas em si; onde apenas uma qualidade está presente (a continuidade do material de construção usado sem qualquer outra característica comum), ou onde as qualidades aparecem em conflito (como em duas áreas com tipos comuns de edifícios, mas com funções diferentes) o efeito total pode ser fraco ou ser necessário esforço para identificar e estruturar. Uma certa quantidade de repetições, redundâncias e reforços torna-se necessária. Assim, uma região com uma forma simples seria inconfundível, uma região que tivesse uma continuidade no tipo de edifícios e costumes, única na cidade, nitidamente limitada, claramente ligada à região vizinha e visualmente côncava.

O sentido do todo

Discutindo o *design* por tipos de elementos, verifica-se uma tendência para encarar a inter-relação das partes com o todo de um modo superficial. Num tal todo, as vias exporiam e prepariam os bairros e ligariam os vários cruzamentos. Os cruzamentos ligariam e separariam as ruas, enquanto os limites separariam os bairros e os elementos marcantes indicariam os seus centros importantes. É a combinação total destas unidades que conseguiria uma imagem viva e densa e que a ajudaria a permanecer através de uma grande área metropolitana.

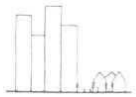


Os cinco elementos — via, limite, bairro, cruzamento e elemento marcante — têm de ser considerados apenas como categorias empíricas convenientes, com e à vol-

ta das quais foi possível agrupar a informação aqui dada. À medida que se tornam úteis, constituirão como que blocos para o observador. Depois de ter dominado as suas características, terá como tarefa organizar o todo que será apreendido sequencialmente e cujas partes apenas se podem perceber no contexto. Se conseguir arranjar uma sequência de dez elementos marcantes ao longo de uma rua, então um destes elementos teria uma qualidade essencialmente diferente na imagem, se estivesse colocado só e fosse dominante no coração da cidade.

As formas deveriam ser manipuladas de modo a existir uma trança de continuidade nas múltiplas imagens de uma grande cidade: dia e noite, Verão e Inverno, perto e longe, imobilização e movimento, atenção e distracção. Elementos marcantes, regiões, cruzamentos ou ruas relevantes deveriam ser reconhecíveis sob diversas condições e ainda mais de uma forma concreta do que abstracta. Isto não quer dizer que a imagem deveria ser igual em todos os casos. Mas se Louisburg Square coberto de neve tem uma forma que condiz com a que ele tem durante o Verão, ou se a State House, com a sua cúpula vista de noite, brilha de tal forma que lembra o seu brilho durante o dia, então a qualidade contrastante de cada uma das imagens torna-se ainda mais nitidamente apreciada devido ao elo de ligação. Agora é possível ligarmo-nos a vistas bastante diferentes de cidades, e assim cercar a escala da cidade de um modo que, de outra forma, nos seria impossível: aproximar o ideal de uma imagem do campo total.

Enquanto a complexidade da cidade moderna requer continuidade, ela também fornece prazer: o contraste e a especialização do carácter individual. O nosso estudo depara com uma crescente atenção ao pormenor e à originalidade do elemento, à medida que o conhecimento aumenta. O contraste é reforçado se relacionarmos de forma clara e imaginável elementos nitidamente diferentes. Cada elemento aumenta, então, o seu carácter próprio.



De facto, a função de um ambiente visualmente bom pode não ser só a de facilitar os percursos ou de manter significados e sentimentos já existentes. Igualmente importante pode ser o seu papel de guia e produtor de estímulos para novas explorações. Numa sociedade complexa existem muitas inter-relações que devem ser dominadas. Numa democracia repudia-se o isolamento, exalta-se o desenvolvimento do indivíduo, espera-se que a comunicação entre os grupos seja cada vez maior. Se um ambiente tem uma moldura visível e partes altamente características, a exploração de novos sectores não só é mais fácil mas também mais aliciante. Se se fomenta o aparecimento de ligações estratégicas de comunicação (como museus, bibliotecas ou locais de encontro), aqueles que normalmente não prestam atenção a tais factos podem, subitamente, ser tentados a saber o que se passa.

A topografia básica, o conjunto natural já existente, talvez não seja um factor tão importante como antigamente se pensava. A densidade e particularmente a extensão da tecnologia elaborada da grande cidade moderna tendem a obscurecer este problema inicial. A área urbana contemporânea tem características feitas pelo homem e problemas que muitas vezes ultrapassam a especificidade do terreno. Ou talvez fosse mais exacto dizer que o carácter específico do terreno para construção, hoje em dia, tem tanto um aspecto resultante da acção humana como da sua estrutura geológica original. Para além disto, à medida que a cidade se expande, os factores naturais relevantes e de grande tamanho tornam-se mais importantes do que os pequenos. O clima, a flora geral e a superfície da grande região, as montanhas e os rios mais significativos adquirem maior importância do que as características locais. Contudo, a topografia é, ainda, um elemento importante no reforço dos aspectos urbanos: colinas nítidas podem definir regiões, rios e praias constituem limites fortes, cruzamentos podem ser confirmados através da localização em pontos-chave no terreno. O moderno sistema de vias rápidas é um excelente ponto do qual se pode compreender uma estrutura topográfica em grande escala.

A cidade não está construída apenas para um indivíduo, mas para grandes quantidades de pessoas, com antecedentes altamente variados, com temperamentos diversos, de diferentes classes, com diferentes ocupações. As nossas análises indicam uma variação substancial no modo como as pessoas organizam a cidade, de que elementos eles mais dependem, de que forma as qualidades são mais a seu gosto. O planificador deve, por isto, conseguir uma cidade tanto quanto possível rica em vias, cruzamentos, limites, elementos marcantes e bairros, uma cidade onde apareça não só uma ou duas qualidades de forma, mas todas elas. Se assim for, diferentes observadores encontrarão material de percepção adaptado ao seu modo individual de olhar para o mundo. Enquanto um deles pode reconhecer uma rua com base no seu pavimento, outro pode lembrar-se de uma curva e um ter-

ceiro terá descoberto elementos marcantes de menor importância, ao longo da mesma rua.

Existem, aliás, perigos numa forma altamente especializada; uma certa plasticidade é necessária no nosso ambiente perceptível. Se existe apenas uma rua dominante numa determinada direcção, alguns pontos focais sagrados ou um conjunto de armaduras separando diversas regiões, haverá um único modo de imaginar a cidade sem ter de fazer um esforço considerável. Este modo único não se adapta às necessidades de todos, nem tão-pouco à de um só indivíduo, pois esta varia de tempos a tempos. Um percurso desconhecido torna-se esquisito ou perigoso; as relações entre os indivíduos tendem a comparar-se; o cenário torna-se restrito e monótono.

Tomámos como exemplos de boa organização as partes de Boston nas quais as ruas pareciam espalhar-se de forma bastante livre. Aqui, o cidadão depara com uma escolha possível variada dos caminhos que o levam ao seu destino, todos eles bem estruturados e identificados. Uma rede identificável de limites tem um valor semelhante, de modo a permitir a formação de regiões grandes ou pequenas, de acordo com as necessidades de cada um, bem como com os seus gostos. A identidade da organização de cruzamentos advém do foco central e pode flutuar em torno deste. Adquire, assim, vantagens de flexibilidade sobre a organização de fronteiras, que desaparece se a forma das regiões tem de ser alterada. É importante manter algumas grandes formas comuns: cruzamentos importantes, vias-chave, homogeneidades regionais espalhadas por uma área. Mas dentro deste grande quadro deveria haver uma certa plasticidade, uma riqueza de estruturas e indicações possíveis, para que o observador individualmente possa construir a sua imagem: comunicável, segura e suficiente, mas também flexível e integrada nas suas próprias necessidades.

O cidadão muda de residência mais frequentemente do que nunca, de uma área para outra, de um local para outro, de uma cidade para outra. Uma boa imaginabilidade no seu ambiente permitir-lhe-ia sentir-se rapidamente «em casa» num novo ambiente. Cada vez se pode ter menos confiança na organização gradual através de uma longa experiência. O próprio meio ambiente citadino transforma-se rapidamente, tal como se modificam as técnicas e as funções. Estas transformações são muitas vezes emocionalmente perturbadoras do cidadão, e desorganizam, por vezes, a sua imagem perceptível. As técnicas de *design* discutidas neste capítulo podem provar

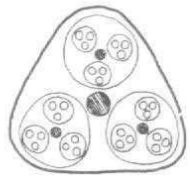
a sua utilidade, mantendo a visibilidade de uma estrutura e a noção de continuidade, mesmo perante mudanças profundas. Cruzamentos centrais podem manter-se, unidades temáticas do carácter de bairro podem transportar-se para novas construções, as ruas podem salvaguardar-se ou conservar-se temporariamente.

A forma metropolitana

O crescente tamanho da nossa área metropolitana e a velocidade a que a atravessamos criam muitos problemas novos à nossa percepção. A região da metrópole constitui, agora, a unidade funcional do nosso meio ambiente e é desejável que esta unidade funcional seja identificada e estruturada pelos que a habitam. Os meios de comunicação recentes, que nos permitem viver e trabalhar numa região tão independente, poderiam também permitir-nos a elaboração das nossas imagens de acordo com as nossas experiências. Tais saltos para novos níveis de atenção ocorreram no passado, quando também foram dados novos saltos para a organização funcional da vida.

A imaginabilidade total de uma área tão extensa quanto a urbana não significaria uma intensidade de imagem igual em qualquer ponto. Haveria figuras dominantes e cenários mais extensivos, pontos focais e material de ligação. Mas quer intensiva quer neutra, cada parte seria presumivelmente clara e nitidamente ligada ao todo. Poderíamos, especulando, dizer que as imagens de metrópoles são formadas por elementos, tais como auto-estradas, linhas de trânsito ou linhas aéreas; regiões vastas por limites rudes de água ou espaços abertos; relevantes nós comerciais; características topográficas básicas; talvez elementos marcantes distantes, massivos.

No entanto, o problema não se simplifica quando temos de compor um modelo para uma tal área. Estamos habituados a duas técnicas. Primeiramente, toda a região pode ser composta como uma hierarquia estática. Por exemplo, pode estar organizada como um bairro importante, contendo três sub-bairros, que, por sua vez, contêm três «sub-sub-bairros» e assim por diante. Um outro exemplo de hierarquia: qualquer parte da região pode ter um ponto focal num nó de menor relevância, estes nós de menor relevância podem ser entendidos como satélites de um nó de maior relevância, os nós de maior relevância estão organizados de forma a culminar num único nó principal na região.



A segunda técnica é o uso de um ou dois elementos dominantes muito grandes, aos quais muitas pequenas coisas se podem constantemente referir: o estabelecer de um conjunto ao longo de uma costa marítima, por exemplo; ou o *design* de uma cidade linear, dependente de uma rede de comunicação básica. Um vasto meio ambiente pode, até, estar relacionado com um elemento marcante de um modo radical; é o caso da existência de uma colina central.

Ambas estas técnicas parecem ter o seu quê de inadaptação ao problema da grande cidade. O sistema hierárquico, enquanto conveniente a alguns dos nossos hábitos de pensamento abstracto, pareceria uma negação à liberdade e complexidade de ligações numa grande cidade. Qualquer ligação deve ser feita de uma forma circular conceptível: em direcção à generalidade para descer de novo ao particular, mesmo quando a generalidade abrangente tem pouco a ver com a ligação real. É a unidade de uma biblioteca e as bibliotecas necessitam do constante uso de um sistema de referências volumoso.

A dependência de um elemento altamente dominante, embora permitindo uma sensação de continuidade mais imediata, torna-se mais difícil à medida que o ambiente aumenta em tamanho, pois ter-se-á de encontrar uma dominante suficientemente grande para esta tarefa. Esse elemento deverá ter uma área de superfície de forma a que todos os elementos de menor importância possam manter uma relação estreita com ele. Precisaremos, assim, de um grande rio, por exemplo, que percorre suficiente espaço em curva, de modo a permitir que todas as fixações se façam nas suas margens.

Contudo, estes são dois métodos possíveis e seria útil investigar o seu sucesso na unificação de grandes meios ambientes. As viagens aéreas podem, mais uma vez, simplificar os problemas, pois são uma experiência mais estática do que dinâmica (em termos perceptuais), uma oportunidade de ver uma grande cidade quase de uma só olhadela.

Contudo, considerando o nosso modo de experiência presente numa área urbana grande, somos levados a pensar numa outra forma de organização. A organização da sequência ou do modelo temporal. Esta noção é conhecida no campo da música, do drama, da literatura ou da dança. Por isso, é relativamente fácil de compreender e estudar a forma de uma sequência de elementos ao longo de uma linha, tal como a sucessão de elementos com que um viajante pode deparar, quando se desloca numa auto-

-estrada urbana. Com alguma atenção e material adequado, esta experiência poderia ser feita de modo significante e bem delineado.

Também é possível tratar da questão da irreversibilidade, isto é, o facto de podermos circular na maioria das ruas em duas direcções. As séries de elementos têm de ter uma forma sequencial em ambas as direcções, podendo isto ser conseguido pela simetria no ponto médio, ou de modos mais sofisticados. Mas o problema da cidade continua a levantar dificuldades. As sequências não são apenas reversíveis mas também quebradas em muitos pontos. Uma sequência cuidadosamente construída, levando-nos de uma introdução para uma primeira afirmação ao desenvolvimento e ponto mais importante, para chegar a uma conclusão, pode falhar à partida se o condutor apenas entra no ponto mais importante. Devido a isto, temos de procurar sequências que não sejam apenas reversíveis mas também passíveis de interrupções, isto é, sequências que conservem imaginabilidade suficiente, mesmo quando interrompidas em vários pontos, como uma revista periódica. Isto pode levar-nos do clássico começo-clímax-fim para outras formas que se aproximam mais dos modelos de *jazz* contínuos mas variados.

Estas considerações referem-se à organização ao longo de uma única linha de movimento. Uma região urbana pode, depois, ser organizada por uma rede de semelhantes sequências organizadas, pondo-se à prova toda e qualquer forma proposta, para confirmar se as ruas de maior importância possuem uma sequência formada de elementos, em todas as suas direcções e pontos de entrada. Isto é concebível quando as ruas possuem um modelo simples como o da convergência radial. Torna-se mais difícil nos locais onde a rede é difusa e cheia de intersecções, como numa grelha. Aqui as sequências funcionam em quatro direcções diferentes no mapa. Embora a um nível muito mais sofisticado, isto é semelhante ao problema do controlo do tempo num sistema progressivo de semáforos numa rede de ruas.

É ainda concebível que se possa construir em contraponto ao longo destas linhas ou de uma linha para a outra. Uma sequência «melódica» pode ser tocada contra uma outra. No entanto, tais técnicas parecem depender de uma época em que a audiência fosse mais atenta e crítica.

Mesmo este método dinâmico, a organização de uma rede com sequências formadas, não parece ser o ideal. O meio ambiente ainda não está a ser tratado como um todo, mas sim como uma colecção de partes (as sequên-

cias), arranjadas de modo a não interferirem umas com as outras. Intuitivamente, poder-se-ia imaginar que há um modo concreto de criar um modelo *total*, um modelo que seria apenas apreendido gradualmente e desenvolvido por experiências sequenciais, revertidas ou interrompidas, conforme estas podem apresentar-se. Contudo, se fosse apreendido como um todo não seria necessário que fosse uma estrutura unificada, com um único centro ou uma fronteira isoladora. A principal qualidade seria a continuidade sequencial na qual cada uma das partes encaixa na seguinte — uma sensação de inter-relação em qualquer nível, em qualquer direcção. Existiriam zonas determinadas que para alguém em particular seriam apreendidas como sendo mais intensamente organizadas, mas a região seria contínua, mentalmente seria possível atravessá-la em qualquer direcção. Esta possibilidade é grandemente especulativa: não podemos citar qualquer exemplo concreto.

Talvez este modelo não possa existir de todo. Nesse caso restam-nos as organizações, que previamente enumerámos, para possibilitar a composição das grandes regiões: a hierarquia, o elemento dominante ou a rede de sequências. Esperamos que estas técnicas não exijam mais do que o controlo da planificação da grande cidade, agora apontados por outras razões, mas também isto não pode prever-se.

O processo de design

Qualquer área urbana funcional tem uma estrutura e identidade, mesmo que seja em muito pequena escala. Jersey City está um grande passo para além do caos puro. Se não estivesse, ela seria impossível de imitar. Quase sempre uma imagem potencialmente forte está escondida na própria situação, como nas Palisades de Jersey City, na sua forma peninsular e na sua relação com Manhattan. Um problema frequente é a reformulação de um ambiente já existente: descobrir e conservar as suas imagens fortes, resolver as suas dificuldades de percepção e sobretudo desenhar a estrutura e identidade latentes na confusão.

Noutras ocasiões, o planificador enfrenta a criação de uma nova imagem, como quando a reestruturação extensiva está em decurso. Este problema torna-se particularmente importante nas regiões suburbanas, onde têm de ser organizados pedaços do que é essencialmente uma nova paisagem. As características naturais deixam de ser

suficientes para guiar a estrutura, devido à intensidade e à escala do desenvolvimento lhes serem aplicadas directamente. Com a presente velocidade de construção, não há tempo para uma adaptação lenta da forma a forças pequenas, individualizadas. Por isto, temos cada vez mais de ter em conta o *design* consciente: a manipulação deliberada do mundo com fins de percepção. Embora na posse de ricos antecedentes de *design* urbano, a operação deve, agora, proceder numa escala temporal e espacial, completamente diferentes.

As modelações ou remodelações deveriam ser acompanhadas pelo que podemos chamar um «plano visual» para a cidade ou região metropolitana: um conjunto de recomendações e controlos que estaria preocupado com a forma visual na escala urbana. A preparação de tal plano pode ser começada com uma análise da forma existente e da imagem pública da área, usando as técnicas resultantes deste estudo, que estão detalhadamente expostas no Apêndice B. Esta análise será finalizada por uma série de diagramas e informações, ilustrando as imagens públicas relevantes, os problemas visuais básicos, as oportunidades, os elementos críticos das imagens, as inter-relações de elementos com as suas detalhadas qualidades e possibilidades de mudança.

Usando este ponto de base analítico, no entanto não limitado, o planificador poderia continuar, desenhando um plano visual da cidade à escala urbana, cujo objectivo seria reforçar a imagem pública. Pode aconselhar a localização ou preservação de elementos marcantes, o desenvolvimento de uma hierarquia visual de ruas, o estabelecimento de unidades temáticas para bairros, a criação ou clarificação de pontos fulcrais. Sobretudo, trataria das inter-relações de elementos com a sua percepção em movimento e com a concepção da cidade como uma forma total visível.

A mudança física substancial não pode ser justificada por estas simples razões estéticas. Mas o plano visual poderia influenciar a forma das mudanças físicas, que acontecem por outras razões. Do mesmo modo, um plano deveria adaptar-se a todos os outros aspectos de previsão para uma área, para poder ser parte integrante e normal do plano geral. Como todas as outras partes deste plano, estaria em constante estado de revisão e desenvolvimento.

Os controlos usados para conseguir uma forma visual à escala urbana, poderiam ir desde provisões gerais, revistas especializadas, até uma influência persuasiva no

Associação Salgado de Oliveira de Educação e Cultura
Biblioteca - UNIT

design privado, com vista a impor um controlo rigoroso em locais críticos e ao *design* positivo de facilidades públicas, tais como auto-estradas ou edifícios públicos. Tais técnicas não são, em princípio, muito diferentes dos controlos usados na procura de objectivos da planificação. Seria, provavelmente, mais difícil conseguir uma compreensão do problema e desenvolver o *design* necessariamente hábil, do que obter os poderes necessários, sendo o objectivo claro. Há muito a fazer, antes de atingirmos os controlos altamente abrangentes e de estes serem justificáveis.

O objectivo final de tal plano não é a forma em si, mas a qualidade de uma imagem mental. Assim, torna-se igualmente útil o treino do observador, ensinando-o a *olhar* para a sua cidade, a observar as suas formas múltiplas e como elas se misturam. Poderíamos levar os cidadãos para as ruas, os alunos seriam mantidos nas escolas e universidades, a cidade poderia ser um museu animado das nossas sociedades e das suas esperanças. Tal educação pode ser usada, não só com o fim de desenvolver a imagem da cidade mas também para a reorientar, depois de algumas mudanças perturbadoras. Uma arte do *design* de uma cidade confiará numa audiência informada e crítica. A educação e a reforma física são partes de um processo contínuo.

Aumentar a atenção do observador e enriquecer a sua experiência é a utilidade que o facto de dar forma a algo pode oferecer. De certa forma, o próprio processo de reformar uma cidade para melhorar a sua imaginabilidade pode tornar a imagem mais nítida, sem ter tão-pouco em atenção a forma física resultante, por mais desajeitada que ela possa resultar. É assim que o pintor amador começa a ver o mundo à sua volta; é assim que o decorador pouco experiente começa a ter orgulho na sala que decorou e a julgar os outros. Embora este processo se possa tornar estéril se não for acompanhado de controlo e avaliação, mesmo o «embelezamento feio» de uma cidade pode por si próprio intensificar a energia e a coesão cívicas.

V. UMA NOVA ESCALA

O primeiro capítulo chamava a atenção para a natureza especial da percepção urbana e concluía que a arte do *design* urbano deve ser essencialmente diferente das outras artes. A vivacidade e a coerência da imagem ambiental foram apontadas como sendo condições cruciais para o prazer e uso de uma cidade.

Esta imagem é um processo duplo entre observador e observado, no qual a forma física externa com que o planificador opera desempenha o papel principal. Foram encontrados cinco elementos da imagem urbana e discutiram-se as suas qualidades e interligações. Muita da informação usada nesta discussão advinha das análises da forma e da imagem públicas, de áreas centrais de três cidades americanas. Ao longo destas análises, foram desenvolvidos os métodos de reconhecimento do terreno e exemplos de entrevistas acerca da imaginabilidade.

Embora a maior parte do trabalho estivesse limitada à identidade e estrutura de elementos isolados e ao seu papel em pequenos complexos, ele foi elaborado tendo em vista uma análise futura da síntese da forma urbana, considerada como um modelo total. Uma compreensão e uma imagem claras de uma região metropolitana no seu total é uma exigência fundamental para o futuro. Se puder ser desenvolvida, originará a experiência de uma nova cidade a um novo nível, um nível proporcional à unidade funcional contemporânea. A organização da

imagem a esta escala, envolve problemas de *design* completamente novos.

Hoje em dia, são raros os ambientes imagináveis em larga escala. Contudo, a organização espacial da vida contemporânea, a rapidez das deslocações, a velocidade e a escala das novas construções, todas elas tornam possível e necessária a construção de ambientes, segundo um *design* consciente. Este estudo aponta, ainda que de forma elementar, para uma aproximação a esta nova espécie de *design*. A tese destas páginas afirma que um vasto ambiente urbano *pode* ter uma forma perceptível. Presentemente, escassas vezes se procura desenhar uma tal forma: o problema é esquecido ou relegado para a aplicação parcelar dos princípios arquitecturais ou planificadores de construções.

É claro que a forma de uma cidade ou de uma área metropolitana não apresentará uma ordem gigante, estratificada. Será uma estrutura complicada, contínua como um todo, contudo intricada e móvel. Tem de ser elástica aos hábitos dos milhares de cidadãos, aberta a mudanças de função e significado, receptiva à formação de novas imagens. Deve convidar aqueles que a contemplam a explorar o mundo.

Precisamos de um meio ambiente que não seja simplesmente bem organizado, mas também poético e simbólico. Deveria falar dos indivíduos e da sua sociedade complicada, das suas aspirações e tradições históricas, do conjunto natural e das funções e movimentos complicados do mundo citadino. Mas a clareza de estrutura e vivacidade de identidade são os primeiros passos para o desenvolvimento de símbolos fortes. Aparecendo como um *local* notável e bem conseguido, a cidade pode constituir uma razão para a associação e organização destes significados e associações. Um tal sentido de lugar reforça todas as actividades humanas aí desenvolvidas, encoraja a retenção na memória deste traço particular.

Devido à intensidade nela vivida, à reunião de gente tão díspar, a cidade é um local romântico, rico em pormenores simbólicos. Para nós, «a paisagem das nossas confusões» é tão esplêndida como aterradora, como diz Flanagan. Se fosse legível, verdadeiramente visível, então o medo e a confusão poderiam ser substituídos por prazer, na riqueza e poder do cenário.

No desenvolvimento da imagem, a educação visual será tão importante como o modelar do que é visto. De facto, estes dois aspectos formam um processo circular em espiral: educação visual levando o cidadão a actuar

sobre o seu mundo visual e esta acção causando nele a capacidade de ver de modo mais nítido. Uma arte do *design* urbano bastante desenvolvida está ligada à criação de uma audiência crítica e atenta. Se a arte e a audiência crescerem juntas, as nossas cidades serão uma fonte de prazer diário para milhões de habitantes.

Associação Salgado de Oliveira de Educação e Cultura
Biblioteca - UNIT

APÊNDICES

Associação Salgado de Oliveira de Educação e Cultura
Biblioteca - UNIT

A. ALGUMAS REFERÊNCIAS À ORIENTAÇÃO

Podemos procurar referências à imagem ambiental em muitos locais: na literatura antiga e moderna, em livros sobre viagens de exploração, em artigos de jornais ou em estudos psicológicos e antropológicos. Tais referências são, de modo geral, dispersas, mas frequentes e reveladoras. Enquanto as procurarmos, aprendemos algo acerca do modo como tais imagens são formadas, quais são algumas das suas características e de que forma parecem desempenhar um papel social, psicológico e estético, bem como um papel prático, em parte das nossas vidas.

Das contribuições dos antropologistas, por exemplo, deduzimos que o homem primitivo está profundamente ligado à paisagem em que vive; ele distingue e nomeia as suas partes menos significativas. Os observadores referem-se à quantidade de nomes de locais, situados até em regiões desabitadas, e ao interesse extraordinário pela geografia. O meio ambiente é uma parte integrante das culturas primitivas; as pessoas trabalham, criam e jogam, em harmonia com a paisagem. Na maior parte das vezes, sentem-se completamente identificados com ela e não desejam abandoná-la; ela simboliza a continuidade e estabilidade num mundo incerto. [4 38 55 62] O povo de Tikopia (ilhas de Santa Cruz) afirma:

> A terra fica, mas o homem morre; ele enfraquece e é enterrado lá em baixo. Nós apenas habitamos a terra por algum tempo, mas ela continua no seu lugar de habitação. [19]

Estes ambientes são não só ricos em significado mas também possuem uma imagem viva.

Algumas áreas sagradas estão tão carregadas de significado que se tornam no foco de atenção, com uma diferenciação das

suas partes, uma grande densidade de nomes. A Acrópole, em Atenas, saturada de uma história cultural e religiosa longa, foi evidentemente nomeada e parcelada entre os deuses, dividindo-se em pequenas partes, quase pedra por pedra, tornando extremamente difíceis quaisquer renovações. A Emily Gap, uma pequena garganta com dez jardas de comprimento por trinta de largura, nas montanhas MacDonnell, na Austrália Central, é para os nativos uma verdadeira galeria de localizações legendárias. Em Tikopia, o Marae, um espaço sagrado na floresta era usado ritualmente, apenas uma vez por ano. Era um pequeno rectângulo e, no entanto, continha mais de vinte pequenas localizações com nomes fixos para cada uma. [19] Em culturas mais avançadas, toda uma cidade pode ser local sagrado, como no caso de Meshed, no Irão, ou Lhasa, no Tibete. [16 68] Estas cidades estão cheias de nomes e memórias, formas distintivas e locais sagrados.

A nossa imagem ambiental é ainda parte fundamental do nosso equipamento para a vida, mas para a grande maioria ela talvez seja, hoje, muito menos viva e individual. Num recente conto fantástico, C. S. Lewis imagina que penetrou numa mente humana e passeia pela imagem que ela tem do mundo exterior. [43] Existe nela uma luz cinzenta, mas nada a que possamos chamar céu. Há formas vagas verdes baças, em forma de gotas, sem anatomia, que ele investiga e descobre finalmente como sendo reles árvores. Por baixo existe um material macio de cor de erva triste, mas sem folhinhas separadas. Quanto mais se aproxima, mais vago e enegrecido tudo se torna.

A imagem ambiental tem como função primeira permitir uma mobilidade intencional. Um mapa correcto pode significar vida ou morte para uma tribo primitiva, como no caso dos Luritcha da Austrália Central, que se viram expulsos do seu território durante quatro anos de seca, conseguiram sobreviver devido à memória topográfica exacta que os mais velhos possuíam. Estes, através da sua experiência anterior e de indicações dadas pelos seus antecessores, conheciam a cadeia de pequenas covas de água que lhes permitiram atravessar o deserto e dele sair salvos. A importância de ser capaz de distinguir estrelas, correntes ou cores marítimas é óbvia para os navegadores dos mares do sul, pois quando partem para atingir os seus fins envolvem-se num jogo com a morte. Um conhecimento deste teor permite um movimento que pode, por sua vez, permitir um nível de vida melhor. Em Puluwat (ilhas Carolinas), por exemplo, existia uma famosa escola de navegação. Devido à sua habilidade, as gentes de Puluwat eram piratas, capazes de dominar as ilhas, rodeando-as de um vasto círculo.

Embora tais práticas possam parecer irrelevantes, hoje em dia poderemos julgar os factos de outro modo, se pensarmos naqueles que, por danos cerebrais, perderam a capacidade de organizar os seus arredores. [15 47 51] Conseguem falar e pensar racionalmente, até reconhecem objectos sem dificuldade, mas não conseguem estruturar as suas imagens num sistema de ligações. Estes indivíduos não conseguem encontrar o caminho

para os seus quartos, depois de aí terem vivido, vagueiam até que sejam conduzidos a casa ou encontrem, por acaso, um detalhe conhecido. O movimento intencional é levado a cabo apenas através da memorização de sequências de pormenores distintivos, dispostos de tal forma que o próximo pormenor está sempre perto do anterior elemento marcante. Localizações normalmente identificadas por muitos objectos num contexto podem ser reconhecidas apenas devido a algum distintivo, um símbolo separado. Um indivíduo reconhece uma sala através de um pequeno sinal, outro reconhece uma rua através do número do carro eléctrico. Se os símbolos estão falsificados, o indivíduo perde-se. Toda a situação põe em paralelo a forma como nos portamos numa cidade desconhecida. No caso de danos cerebrais, a situação é inevitável e permanente e o seu significado prático e emocional é manifesto.

O pavor de nos perdermos vem da necessidade que um organismo móvel tem de se poder orientar nos seus arredores. Jaccard cita um acidente com africanos que se desorientaram. [37] Estavam dominados pelo pânico e envolveram-se numa luta. Witkin [81] conta a vivência de um aviador experimentado que perdeu a orientação da vertical, e descreveu este facto como sendo a experiência mais aterrorizante da sua vida. Muitos outros escritores, [5 52 76] descrevendo o fenómeno da desorientação temporária na cidade moderna, falam-nos das emoções que os acompanham, emoções de aflição. Binet menciona um caso de um homem que, vindo de Paris, tomava atenção para chegar a uma estação de comboios em Lyon, porque embora esta lhe fosse menos conveniente, coincidia com a sua imagem (errada) do lado de Lyon que está virado na direcção de Paris. Um outro sujeito sentiu-se um pouco confundido durante a sua estada numa pequena cidade, devido à persistência de uma imagem errada. A tenacidade incomodante de uma organização original e incorrecta do ambiente prova-se em muitas fontes de informação. [23] Por outro lado, na situação altamente artificial e aparentemente neutra do labirinto de laboratório, Brown relata que os indivíduos desenvolveram afeição por elementos marcantes tão simples como um quadro rude, que reconheceram como sendo familiar. [8]

A exploração de caminhos é a função original da imagem do ambiente e a base na qual podem ser descobertas as suas associações emocionais. Mas a imagem é valiosa, não só por actuar como um mapa indicador das direcções em que nos movemos; num sentido mais lato, pode servir de moldura geral de referência, dentro da qual o indivíduo pode agir, ou em relação à qual ele pode ligar os seus conhecimentos. Desta forma, ela constitui um corpo de crédito ou um conjunto de hábitos: é um organizador de factos e possibilidades.

A paisagem diferenciada pode simplesmente exibir a presença de outros grupos ou locais simbólicos. Malinowski, discutindo a agricultura nas ilhas Trobiand, ao largo da Nova Guiné, descreve os altos bosques, que se erguem por cima do mato e das clareiras, e que indicam aldeias ou grupos de árvores sa-

gradas. [46] De modo semelhante, campanários altos marcam a localização de cidades no planalto veneziano, ou as máquinas elevadoras de cereal marcam as localidades do Médio Oeste americano.

A imagem ambiental pode ir mais longe e actuar como um organizador de actividades. Assim, na ilha Tikopia, existiam vários locais de descanso tradicionais, onde as pessoas tinham a rota para e do seu trabalho diário. [19] Tais locais davam forma ao intercâmbio diário. Na sagrada Marae, nesta ilha, uma pequena clareira cheia de nomes locais, a minuciosa distinção do local era uma característica essencial da complexidade dos rituais organizados. Na Austrália Central, desde que os heróis lendários dos nativos percorreram certas estradas desses tempos, estes canais são parte dominante da imagem paisagística e os nativos sentem-se seguros quando por eles se deslocam. [53] Na novela autobiográfica de Pratolini, este dá um exemplo significativo de pessoas que nos seus passeios diários continuavam a seguir por ruas que já não existiam, que eram apenas rotas imaginárias, através de uma parte de Florença demolida e vazia. [56]

Noutras épocas, a diferenciação e a estruturação do ambiente podia ser a base para o ordenamento do conhecimento. Rattray fala dos Ashanti com grande admiração, principalmente dos seus médicos, que conheciam todos os animais e plantas das suas florestas por um nome e preocupavam-se também por entender as propriedades espirituais de cada um. Eram capazes de «ler» as suas florestas como um complexo e revelante documento. [61]

A paisagem desempenha, também, um papel social. O ambiente identificado, conhecido de todos, fornece material para lembranças comuns e símbolos comuns, que unem o grupo e permitem a comunicação dentro dele. A paisagem funciona como um sistema vasto de memórias e símbolos para a retenção dos ideias e da história do grupo. Porteus nega que as tribos Aruntas da Austrália tenham qualquer capacidade memorizadora especial, embora estes possam repetir contos tradicionais extremamente longos. Todo o pormenor do campo é uma pista para um mito e toda a cena serve de alavanca à reformulação da sua cultura comum. [55] Maurice Halbwachs é da mesma opinião quando se refere à Paris moderna, notando que a cena física estável, a memória comum dos Parisienses, é uma força potente que os mantém unidos e lhes permite comunicar uns com os outros. [34]

A organização simbólica da paisagem pode ajudar a reduzir o medo de estabelecer uma relação emocionalmente segura entre o homem e o meio ambiente total. Uma citação respeitante aos habitantes de Luritcha, na Austrália Central, ilustra este facto:

> A cada criança de Luritcha, nascida nestas enormes rochas estranhas, suficientemente vastas para amedrontar a imaginação do homem branco, cujos olhos observaram muitas maravilhas, as lendas que as identificam com a história do seu próprio povo devem ser fonte de muito conforto. Se estas grandes rochas se erguem apenas para marcar as longas viagens dos seus antecessores espirituais, criam uma relação familiar entre estes e as crianças. Lendas e mitos são mais do que simples histórias, contadas para passar as escuras horas; são parte dos meios usados pelos selvagens para fortificar o seu eu contra o medo do terrível e do desconhecido. Compreensivelmente atormentada a mente do homem primitivo, assediada por medos resultantes da solidão, não é de admirar que ele, ansiosamente, tenha a ideia de que esta natureza vasta, indiferente e até por vezes inimiga, comemore com as suas características mais dominantes a história da sua tribo, e esteja, pelo uso de práticas mágicas, debaixo do seu controlo. [55]

Mesmo em situações menos solitárias ou ameaçadoras, há uma sensação agradável na familiaridade ou certeza de uma paisagem conhecida. O esquimó Netsilik explica esta ideia sua à sua própria maneira: «Estar rodeado pelo cheiro das suas próprias coisas.»

De facto, o próprio acto de dar nomes e distinguir o meio ambiente torna-o muito mais vivo e aumenta a profundidade e poesia da vida humana. Locais no Tibete podem ter nomes como o de «a dificuldade do abutre» ou «a passagem do punhal de ferro», que não são apenas descritivos mas também parte da cultura da região. [3] Um antropologista comenta assim a paisagem Arunta:

> Nenhum dos que, até aqui, não a tenha apreciado, pode avaliar a realidade viva dos seus mitos. Todo o território, através do qual nos deslocámos, era aparentemente apenas mato, algumas enseadas pequenas, uma alta ou baixa fila aqui e ali ou planaltos, contudo um cenário de muita actividade, feita por uma história nascida nas origens... Os contos são tão vivos que o investigador tem a sensação de uma área habitada, cheia de actividade à sua volta: gente apressando-se para aqui e para acolá. [54]

Enquanto hoje possuímos formas de referência ao ambiente mais organizadas — através de coordenadas, sistemas numéricos ou nomes abstractos —, esquecemos muitas vezes a importância do concreto vivo, da forma inconfundível. [40] Wohl e Stauss dão muitos exemplos do esforço feito por pessoas para encontrarem um símbolo abreviado para a cidade em que vivem, com vista a organizar as suas impressões e a continuar as suas actividades diárias. [82]

A sensação e o valor de um ambiente imaginável estão bem sumariados na descrição de Proust (em *Du Côté de chez Swann*) do campanário da capela em Combray, onde ele passa muitos Verões durante a sua infância. Este pedaço de paisagem não só simboliza e localiza a cidade mas entra também, profundamente, em cada actividade diária e permanece na sua memória como uma aparição, à procura da qual ele continua na sua vida futura:

> Era sempre ao campanário que tínhamos de voltar, sempre ele que dominava tudo o resto, reunindo as casas com o seu cume. [57]

Associação Sagrado de Oliveira de Educação e Cultura
Biblioteca - UNIT

Estas imagens podem ser organizadas de modos diversos. Podem ser um sistema abstracto e generalizado de referências, por vezes explícito, por vezes uma forma habitual de referência às localizações ou relações de características. O Chuckchee da Sibéria distingue 22 direcções cardeais, de três dimensões e ligadas ao Sol. Nelas estavam incluídas o zénite e o nadir, o meio-dia (sul) e a meia-noite (norte), todos estes fixos, e ainda os outros 18, definidos pelas posições do Sol, a diversas horas do dia ou da noite, e por isso variáveis com as estações do ano. Este sistema reveste-se de importância suficiente para controlar todos os quartos de dormir. Os viajantes da Micronésia, no Pacífico, usavam um sistema direccional preciso, que não era, contudo, simétrico, mas ligado às direcções das constelações e da ilha. O número de direcções variava entre 28 a 30. [18]

O sistema usado no planalto do norte da China é regular. Tem profundas conotações mágicas: o norte é equacionado com o mal e o preto; o sul é equacionado com o vermelho, a vida, a alegria e o sol. Controla, de forma rígida, a colocação de todos os objectos religiosos e as estruturas permanentes. De facto, o principal uso da «agulha indicadora do sul», uma invenção chinesa, não era usado para a navegação no mar, mas a orientação em relação aos edifícios. Este sistema é tão preciso que as pessoas desta planície indicam as direcções usando os pontos cardeais e não as noções de esquerda e de direita, como seria normal para nós. O sistema de organização não se centra no indivíduo, movendo-se e girando com ele, mas está fixo, é universal e exterior à pessoa. [80]

Os Aruntas da Austrália, referindo-se a um objecto, dão, normalmente, a sua proximidade, orientação e visibilidade em relação ao falante. Um geógrafo americano, pelo contrário, apresentou um dia um trabalho sobre a necessidade de orientação em relação aos nossos quatro pontos cardeais e ficou surpreendido quando descobriu que a audiência, acostumada a orientar-se por meio de características urbanas notáveis, não sentia necessidade da orientação pelos pontos cardeais. Ele próprio tinha sido criado no campo, avistando as montanhas. [52] Para um esquimó ou um habitante do Sara, as direcções constantes podem ser reconhecidas não através de objectos, mas de ventos dominantes, ou pelas formações de areia ou neve que são produtos de tais ventos. [37]

Em algumas partes de África, a direcção-chave pode não ser abstracta, constante, mas aquela que nos dirige rumo a terra habitada. Assim, Jaccard cita uma ligação do acampamento de diversas tribos que espontaneamente se agruparam em sectores, indicadores dos seus próprios territórios. Adiante, ele menciona o caso de mercadores franceses que prestavam serviços numa série de cidades desconhecidas. Resolveram prestar pouca atenção a elementos marcantes ou nomes, mas apenas manter um registo mental da direcção de volta à estação do caminho-de-ferro e voltar imediatamente para trás, logo que acabassem o

seu trabalho. Como mais um exemplo, podemos citar as pequenas elevações das sepulturas, que estão feitas de modo a indicarem o totem do indivíduo ou a sua casa espiritual. [72]

A ilha de Tikopia é um exemplo de outra espécie de sistema, que não é nem universal, nem egocêntrico, nem dirigido a um ponto básico, mas ligado a um limite particular na paisagem. A ilha é suficientemente pequena para que nunca se deixe de ouvir ou ver o mar, e os nativos usam as expressões *para terra* ou *para o mar* para toda a espécie de referências espaciais. Um machado que se encontre no chão é localizado deste modo e Firth afirma ter ouvido um homem dizer a um outro: «Tens uma mancha de lodo na tua face do lado do mar.» Este modelo de referências é tão forte que eles têm dificuldade em conceber qualquer medida territorial realmente abrangente. As aldeias estão situadas ao longo da praia e os tradicionais termos de referências dizem respeito apenas à «aldeia seguinte» ou à outra a seguir à seguinte e assim por diante. Esta é uma série de uma só dimensão e fácil de referenciar. [19]

Por vezes, o ambiente não está organizado por um sistema geral de direcções, mas por um ou mais focos intensivos, que as outras componentes parecem apontar. Em Meshed (Irão), a cada objecto perto do túmulo central está ligada uma extrema santidade, incluindo o pó que cai no recinto. O ponto alto de aproximação da cidade, de onde o viajante primeiramente vê a mesquita, é por si próprio importante; dentro da cidade é correcto curvar-se em cada rua que conduz na direcção do túmulo. Este foco sagrado polariza e organiza toda a área circundante. [16] Este é comparável ao costume da genuflexão na igreja católica-romana, quando se passa diante do altar, ponto de orientação no interior da igreja.

A cidade de Florença estava assim organizada, na sua época de grandeza. Nesse tempo, as descrições e as referências locais eram feitas em termos dos seus «canti», isto é, dos seus pontos focais, que eram coisas como arcadas, luzes, brasões, tabernáculos, casas de famílias importantes, lojas-chave, especialmente farmácias. Só mais tarde os nomes dos «canti» se ligaram aos das ruas, que se regularizaram e foram assinaladas em 1785. A numeração progressiva de casas foi introduzida em 1808 e a cidade mudou as referências para as ruas. [11]

A imagem e a referência por meio de bairros foi muito frequente em cidades mais antigas, onde os quarteirões e a população eram relativamente estáveis, isolados e distintos. Em Roma, no tempo do Império, as moradas eram dadas por pequenos bairros definidos. Possivelmente, ao chegar a um bairro continuava-se até ao seu destino final, perguntando a transeuntes que direcção se devia seguir. [35]

A paisagem pode ser modelada por linhas de movimento. No caso dos Aruntas, na Austrália, todo o território é magicamente organizado por uma rede de vias míticas, ligadas a séries de «campos» totémicos isolados ou estados de clãs, deixando áreas desperdiçadas pelo meio. Existe, normalmente, apenas um caminho correcto para o armazém sagrado, contendo

objectos totémicos, e Pink conta a grande volta feita por um dos seus guias para se aproximar do local sagrado de modo apropriado. [54]

Jaccard fala-nos de um guia árabe famoso no Sara, capaz de seguir a pista mais ténue, e para quem todo o deserto era como uma rede de vias. Num instante, ele seguia sem esforço as sinuosidades constantes de um caminho tenuemente marcado, mesmo quando o seu destino era perfeitamente visível através do espaço aberto em pleno deserto. A confiança era um hábito, pois tempestades e miragens tornavam, muito frequentemente, inseguros os elementos marcantes distantes. Um outro autor fala-nos de Medjbed, no Sara, a via transcontinental, atravessada por muitos camelos, que se estende por centenas de quilómetros sobre terra vazia, de fonte em fonte, marcada por pilares de rocha em pontos cruzantes. Perdê-la significa a morte. Ele relata-nos a forte personalidade, o carácter quase sagrado que esta rota adquire. [24] Numa paisagem diferente, a impenetrável floresta africana, o emaranhado é atravessado por vias de elefantes, que os nativos aprendem e atravessam, tal como nós aprendemos a atravessar as ruas de uma cidade. [37]

Proust dá um exemplo vivo da sensação de um sistema de referência de vias na sua descrição de Veneza:

> A minha gôndola seguia o curso dos pequenos canais; como a mão misteriosa de um génio, guiando-me através do labirinto desta cidade oriental, eles pareciam, à medida que eu avançava, cavar-me uma estrada através do coração de um bairro populoso, que despedaçavam, dividindo por meio de uma greta esguia, arbitrariamente cavada, as casas altas com as suas pequenas janelas mouriscas; e embora o guia imaginário tivesse uma vela na mão e me alumiasse o caminho, continuavam a lançar um raio de sol em frente, para o qual abriam uma estrada. [58]

Brown, na sua experiência de colocar sujeitos de olhos vendados através de um labirinto, descobriu que até nesta tão restrita situação as pessoas pareciam usar, pelo menos, três espécies diferentes de orientação: a memorização da sequência de movimentos, normalmente difícil de reconstruir, excepto na sequência correcta, um conjunto de elementos marcantes (arestas rudes, fontes sonoras, raios de sol que aqueciam) que identificam localidades; e um sentido geral de orientação no espaço da sala (por exemplo, a solução pode ser imaginada como um movimento geral, à volta dos quatro lados de uma sala, com duas excursões ao interior). [8]

Formação da imagem

A criação da imagem ambiental é um processo duplo entre observador e observado. Aquilo que se vê é baseado na forma exterior, mas a forma como isso se interpreta e organiza e como se dirige a atenção afecta, por sua vez, o que é visto. O organismo humano é altamente adaptável e flexível e grupos diferentes podem ter imagens essencialmente diferentes da mesma realidade exterior.

Sapir dá um exemplo interessante deste foco diferencial de atenção, na linguagem dos Paiutes do Sul. Estes têm termos únicos no seu vocabulário para características topográficas precisas, como para um «local de terreno horizontal em montanhas rodeadas de rochedos», ou «uma parede de um desfiladeiro onde bate o sol», ou ainda «um terreno entrecortado por diversas colinas de rocha de pequeno tamanho». Estas referências definidoras da topografia são necessárias para a localização definida numa região semiárida. E continua a acentuar que o vocabulário característico da Índia não contém a palavra rude «erva», mas sim termos individuais para designar esta fonte de comida e medicamentos, termos que permitem distinguir se cada uma das espécies se apresenta crua ou cozida, tal como a sua cor e estado de crescimento: como na nossa língua, vitela, vaca, boi, bife. Por outro lado, o autor cita o caso de uma outra tribo indiana que não distingue entre o Sol e a Lua nas palavras usadas no seu vocabulário! [66]

Os Aleutas não têm nomes característicos para os aspectos verticais da sua paisagem — os cumes, os precipícios, os vulcões e afins. Contudo, qualquer mínimo aspecto horizontal arqueado — regatos, lagos ou riachos — eram designados pelo seu próprio nome. Provavelmente, isto deve-se ao facto de as minúsculas correntes aquáticas serem aspectos fundamentais para a deslocação. [26] A atenção do esquimó Netsilik parece também estar orientada para os aspectos aquáticos. Num grupo de doze esboços feitos pelos nativos para Rasmussen, existem 532 locais com um nome, assinalados pelo desenhador. Destes, 498 são ilhas, costas, baías, penínsulas, lagos, correntes ou valas. Dezasseis referem-se a colinas ou montanhas e apenas 18 se referem vagamente a rochedos, ravinas, pântanos e locais de habitação. [60] Yung dá o exemplo interessante do geólogo experimentado que era capaz de percorrer os Alpes debaixo de nevoeiro e sem hesitar, com a ajuda do simples reconhecimento do modelo de tipo geológico das rochas que lhe era dado ver. [83]

Uma outra zona de atenção, se bem que pouco usual, é a reflexão do céu. Stefánsson afirma que a cor uniforme das nuvens baixas no Árctico reflectem o mapa da Terra: as situadas por cima da água são pretas e as situadas por cima do gelo no mar são brancas; sobre terra sólida são algo mais escuras, etc. Este facto reveste-se de muito valor quando atravessamos baías vastas, onde os elementos marcantes estão para lá do horizonte. [73] Estas reflexões no céu são normalmente usadas nos mares do Sul, não só para poder localizar uma ilha para lá do horizonte mas ainda para a identificar, através da cor e da forma da mancha reflectida. Pela leitura do último livro de Gatty sobre a navegação, pode fazer-se uma ideia da enorme quantidade de formas válidas para a orientação. [23]

Associação Salgado de Oliveira de Educação e Cultura
Biblioteca - UNIT

Estas diferenças culturais podem estender-se não só às diversas características a que prestamos atenção mas também ao modo como elas estão organizadas. As ilhas Aleutas não têm um nome genérico na linguagem dos nativos, uma vez que estes não reconhecem a unidade óbvia, para nós, na cadeia de ilhas. [17] Os Aruntas agrupam as estrelas de um modo bem diferente do nosso, usualmente juntando as estrelas mais brilhantes e mais perto num grupo, menos brilhantes e mais distantes no outro. [45]

O nosso mecanismo perceptual é tão adaptável que cada grupo humano pode distinguir as partes da sua paisagem, pode aperceber-se delas e dar significado a pormenores significativos. Isto sucede por mais indiferenciável que o mundo possa parecer ao observador vindo de fora; isto sucede com o mato cinzento que faz parte da paisagem australiana; com a planície coberta de neve nas terras dos Esquimós, onde até a distinção entre terra e mar não é visível; com os nevoeiros variantes dos Aleutas; com o oceano «sem rotas» dos navegadores da Polinésia.

Dois grupos primitivos desenvolveram uma ciência de orientação e geográfica, que apenas recentemente foi ultrapassada pelos mapas ocidentais. Foram os Esquimós e os navegadores dos mares do Sul. Os Esquimós sabem como delinear mapas úteis, desenhados à mão, cobrindo territórios por vezes de 400 ou 500 milhas numa dimensão. Esta é uma tarefa que poucos conseguem fazer, a não ser com a ajuda de uma referência a mapas já elaborados.

Do mesmo modo, os navegadores dos mares do Sul, das ilhas Carolinas, no Pacífico, conheciam um sistema elaborado de direcções cuidadosamente relacionado com constelações, localização de ilhas, ventos, correntes, posições do Sol e direcções das ondas. [18] [44] Arago contou que um piloto célebre representou todas estas ilhas do arquipélago servindo-se de grãos de milho, marcou a sua posição relativa, nomeou cada uma delas e mostrou os acessos e produtos de cada uma. Este arquipélago abrange mais de 1500 milhas de oeste para este! Ele fez ainda uma bússola de bambu e indicou os ventos dominantes, constelações e correntes, através das quais se guiava.

Ambas as culturas criadoras destes triunfos de capacidade abstracta e atenção perceptual tinham dois aspectos em comum: em primeiro lugar, os seus ambientes de neve e mar eram essencialmente carentes de características diferenciadas que não fossem muito subtis, e, segundo, ambos os grupos eram forçados a mover-se. Os Esquimós tinham de viajar durante as estações do ano, passar de um tipo de caça para outra, se queriam sobreviver. Os melhores navegadores dos mares do Sul não vinham das terras altas férteis, mas das pequenas ilhas planas, onde os recursos naturais eram escassos e a fome era um problema. Os Tuaregues, nómadas do Sara, são um grupo semelhante e de iguais capacidades. Por outro lado, Jaccard nota que os nativos africanos, com hábitos sedentários e de agricultura, facilmente se perdem nas suas próprias florestas. [37]

Contudo, tendo dito tanto acerca da adaptabilidade e flexibilidade da percepção humana, temos de acrescentar agora que a forma do mundo físico tem também a sua função. O próprio facto de o aparecimento da navegação habilidosa ter aparecido naquilo que parecia ser perceptualmente um ambiente difícil, indica a influência destas formas externas.

A capacidade de distinguir e de se orientar neste ambiente adverso não se consegue sem muito esforço. O conhecimento estava, de modo geral, limitado aos especialistas. Os informadores de Ramussen, que desenharam os seus mapas, eram todos chefes — muitos outros esquimós não o poderiam fazer. Cornetz lembra que existiam apenas umas dezenas de guias bem treinados em todo o Sul da Tunísia. [13] Os navegadores da Polinésia representavam a casta dominante. A ciência era legada de pais para filhos e havia, como já citámos, uma escola formal para este tema na ilha Puluwat. Normalmente os navegadores comiam numa cantina separada, conversando sempre sobre direcções e correntes. É uma reminiscência dos navegadores de rios, criados por Mark Twain, que constantemente discutiam, rio acima e rio abaixo, e assim se mantinham ligados com as traiçoeiras mudanças dos elementos marcantes. [77] Tão admirável como esta perícia, é também a distância em relação a uma ligação fácil e íntima com o meio ambiente. As viagens no mar da Polinésia eram, naturalmente, acompanhadas de uma ansiedade efectiva, sendo uma unidade de navegação formada por uma longa fila de canoas, seguindo a sua rota junto umas das outras, à procura de terra firme. Entre os Aruntas da Austrália, como um outro exemplo, apenas o homem de idade pode conduzir-nos, de buraco de água em buraco de água, ou pode localizar correctamente o caminho sagrado através do mato. Na bem diversificada ilha Tikopia, este problema nunca se poria.

Temos exemplos frequentes de guias nativos que perderam a orientação em ambientes sem características. Strehlow descreve o atolar-se durante horas pelo mato australiano, na companhia de um guia nativo e experimentado, que repetidamente subia a árvores tentando distinguir elementos marcantes à distância. [75] Jaccard cita casos trágicos de tuaregues perdidos. [37]

No outro extremo da escala, existem qualidades visuais em alguns aspectos da paisagem, que os tornam objecto de inevitável atenção, apesar do poder selectivo da vista. Na maior parte das vezes, há um concentrar de santidade nos aspectos naturais mais impressionantes; é o caso da ligação dos deuses dos Ashantis com grandes lagos e rios ou da reverência normal ligada a grandes montanhas. Assim, em Assam, ergue-se uma colina famosa que é o local lendário da morte do Buda. É-nos pitorescamente descrita por Waddell, erguendo-se directamente de uma superfície plana com a qual se mantém em contraste. O autor nota mais adiante que a colina foi adorada, há muito tempo, pelos nativos, tornando-se depois sagrada para os Brâmanes e os Maometanos. [78]

Por razões físicas, a grande montanha na ilha Tikopia é o aspecto central organizador. É o ponto coroante da ilha, tanto sociológica como topologicamente, o local da descida dos deuses. Marca a localização do lar, longe no mar alto, e tem uma atmosfera sobrenatural. Uma vez que a sua crosta é escassamente limpa e plantada para alimentação, existe aqui uma flora peculiar que não se encontra no sopé, aumentando assim o interesse especial pelo local. [19]

Por vezes, uma paisagem pode ser tão ricamente diferenciada que chama, por este facto, as atenções. Kawaguchi descreve as margens de um rio perto do lago Kholgyal, no Tibete:

> ...Rochedos apinhados aqui e ali, uns amarelos, outros azuis, outros verdes e ainda outros cor de púrpura... os rochedos eram extraordinariamente altos, alguns escarpados e angulosos, outros prostrados sobre o rio. A margem mais próxima... estava cheia de rochas de forma estranha e cada uma destas rochas tinha um nome... todos estes eram objecto de veneração para as pessoas do local. [39]

Para citar um exemplo mais humilde, os territórios protegidos dos pássaros num campo cultivado têm sido assinalados em mapas, através dos tempos. Estes espaços sofrem alterações e reorganizações segundo o indivíduo que os ocupa, como era de esperar. Mas certas fronteiras fortes, constituídas por vedações ou arbustos, mantêm-se através de todas as mudanças. Aves de arribação, avançando numa direcção geral, por cima de um rebordo frontal, dirigem o seu voo, seguindo ao longo de «linhas relevantes» ou limites formados por características topográficas, como costas marítimas. Mesmo os enxames de gafanhotos, que mantêm a sua coesão e direcção com referência ao vento, desorganizam-se e dispersam-se quando voam sobre uma imensa superfície aquática, sem aspectos característicos.

Outros aspectos podem não só ser notáveis e distinguíveis mas ter até uma «presença», uma espécie de animação ou realidade particularmente viva, que é apreendida por indivíduos de culturas basicamente diferentes. Kawaguchi fala-nos de uma montanha sagrada no Tibete, vista pela primeira vez como «estando sentada com um ar muito solene» e compara-a ao seu próprio Buda Vairechana, rodeado de Bodhisattvas. [39]

Uma experiência semelhante, mas mais perto de nós, foi o impacte original do escarpamento ao longo da rota de Oregon:

> ...Quando o grupo ligado a oeste se encontrou lado a lado com as escarpas, foi sacudido por uma onda de admiração... Numerosos observadores descobriram faróis, fornos de cozer tijolo, o Capitólio em Washington, Beacon Hill, torres de tiro, igrejas, campanários, cúpulas, ruas, lojas, pilares, catedrais, minaretes, armazéns, parques, largos, castelos, fortes, templos, castelos góticos, modernas fortificações, catedrais francesas, castelos do Reno, túneis, maosoléus, um templo de Belus, jardins suspensos... À primeira vista, as rochas aparentavam cidades, templos, castelos, torres, palácios e toda uma variedade de estruturas magnificentes... edifícios esplêndidos, como o mármore lindo e branco, moldado à maneira de cada época e país... [69]

Muitos observadores são citados para indicar o impacte usual e dominante destas formas geológicas especiais.

Por isso, embora anotando a flexibilidade da percepção humana, temos de, adicionalmente, fazer notar que a forma física exterior tem um importante papel. Existem ambientes que convidam à atenção ou que a rejeitam, que facilitam a organização e a orientação ou que lhes resistem. Esta questão é análoga à da facilidade ou dificuldade com que o cérebro humano adaptável consegue memorizar material inter-relacionado ou não.

Jaccard menciona várias localizações clássicas na Suíça, onde as pessoas são constantemente incapazes de manter as suas direcções. [36] Peterson faz notar que a organização da sua imagem de Mineápolis é cortada, cada vez que a grelha de ruas muda a sua orientação. [52] Townbridge considera que a maior parte das pessoas é incapaz de apontar para cidades distantes de Nova Iorque sem grandes erros, mas que Albany é uma excepção, pois está visualmente ligada pelo rio Hudson. [76]

Em Londres, um pequeno desenvolvimento chamado *Seven Dials* foi construído cerca do ano de 1695, composto por sete ruas que convergiam num cruzamento circular com um pilar dórico com sete raios de sol, cada um deles indicando uma das ruas que irradiavam do centro. Gay refere-se ao carácter confuso desta forma na sua *Trivia*, embora afirme que apenas o camponês, o estúpido visitante, pode sentir-se confuso perante ela. [25]

Malinowski desenha uma distinção nítida entre a paisagem vulcânica diferenciada do Dobu e a de Amphletts, nas ilhas D'Entrecasteaux, perto da Nova Guiné, em relação à monotonia das ilhas de corais Trobriands. Estes grupos de ilhas estão ligadas por expedições regulares de comércio e a concentração de significado mítico na área de Dobu, bem como as reacções dos habitantes das ilhas Trobriands à paisagem vulcânica imaginável, são descritas nas suas páginas. Falando da viagem das Trobriands para Dobu, Malinowski diz:

> A baixa faixa de terra que rodeia a lagoa de Trobriand num largo espaço limpo adelgaça-se e dissolve-se na neblina e à sua frente as montanhas do sul erguem-se cada vez mais altas... A mais perto de todas, Koyatabu, uma pirâmide esbelta, levemente inclinada, forma um sinal altamente atraente, guiando os marinheiros directamente para o sul... Dentro de um dia ou dois, estas formas nebulosas desencorporadas revelam-se naquilo que para os habitantes das ilhas parece uma forma maravilhosa e um volume enorme. Estão lá para rodear os mercadores de Kula com as suas sólidas paredes de rochas em precipício e verde selva... Os habitantes das Trobriands navegarão baías profundas, ensombreadas... por baixo deles, as águas transparentes, um mundo maravilhoso de corais multicoloridos, o peixe e algas revelam-se... encontrarão também pedras pesadas, compactas e belas, de várias cores e formas, onde em casa a única pedra insípida e branca é o coral morto... para além de muitos tipos de granito e basalto e turfa vulcânica, espécies de obsidiana negra, cujos limites escarpados e anel metálico são locais cheios de ocre vermelho e amarelo... Assim, a paisagem que agora perante eles têm é uma espécie de terra prometida, um país de que se fala quase num tom lendário. [46]

Associação Salgado de Oliveira de Educação e Cultura BIBLIOTECA - UNIVERSO

De um modo semelhante, embora as estradas dos velhos tempos na Austrália passem em todas as direcções numa terra que é em grande parte um planalto, os nós da história sagrada e da atenção parecem estar essencialmente concentrados em duas regiões de paisagens diferenciadas: as escarpadas rochas de MacDonnell e de Stuart.

Paralelamente a estas comparações de paisagens primitivas, podemos citar a de Eric Gill, entre Brighton, na Inglaterra, onde ele nasceu, e Chichester, para onde ele foi durante a sua adolescência:

> Muito simplesmente, não me tinha ocorrido antes que essas cidades poderiam ter forma e ser, como as minhas queridas locomotivas, coisas com carácter e significado... (Chichester) era uma cidade algo planeada e ordenada — não tão-só um mero conjunto de ruas mais ou menos sórdidas, crescendo como um fungo, sempre que a rede de caminho-de-ferro e as suas irradiações o permitissem... Sabia apenas que Chichester era o que Brighton não era: um fim, uma coisa, um local... O plano de Chichester era claro e limpo... Por cima da parede romana poderíamos olhar directamente para os campos verdes... Quatro ruas rectas e largas dividiam a cidade em partes semelhantes, e o bairro residencial era, do mesmo modo, dividido por quatro pequenas ruas, cheias de casas dos séculos XVII ou XVIII... Mas de Brighton, como nós bem a conhecíamos, nada havia a dizer. Quando pensávamos em Brighton, lembrávamo-nos de um centro que era a nossa casa... não existia outro. Mas quando vivíamos em Chichester... o centro não era o Nr. 2, North Walls, mas sim o cruzamento do mercado. Adquiríamos não só um sentido cívico mas também um sentido de relações ordenadas de forma geral... Brighton não era um sítio. Nunca me tinha passado pela cabeça que existisse uma outra espécie de cidade. [33]

Já mencionámos a clareza perceptual da ilha de Tikopia, devido à presença do monte Reani. Como uma forma diferenciada pode ser usada em pormenor, é ilustrada por esta citação:

> Quando um habitante da ilha sai da sua terra natal, os seus primeiros cálculos de distância, que ele já percorreu, são efectuados com base na terra que ainda vê no horizonte. Existem cinco pontos fundamentais nesta escala. O primeiro é a superfície plana junto da costa. Quando esta desaparece, o viajante sabe que já se encontra a uma certa distância do ponto de partida. Quando os rochedos (mato) se erguem a 200 ou 300 pés em vários conjuntos, a costa perde-se de vista, um outro ponto está alcançado; segue-se o *uru mauna*, os cumes da cadeia de colinas rodeando o lago, talvez de 500 a 800 pés de altura, escondem-se atrás das ondas. Quando o *uru asia* (o último corte no monte Reani, por volta dos 1000 pés) desce, então o viajante sabe que está bem longe em pleno mar; e quando, por último, ele vê o *ururonorono*, o topo da montanha, e este desaparece em seguida da sua vista, encara este momento com pena. [19]

Com a ajuda de um perfil de paisagem favoravelmente diferenciado, este fenómeno familiar de divisão tem sido regularizado em intervalos aceites, cada um com significado prático e emocional.

Quando um personagem num romance de Forster volta para a Índia, ele apercebe-se de modo chocante que entrando no

Mediterrâneo existe uma qualidade enorme na forma do seu ambiente, uma imaginabilidade:

> Os edifícios de Veneza, como as montanhas de Creta e os campos do Egipto estavam nos locais exactos, enquanto na Índia tudo estava colocado nos locais errados. Ele tinha esquecido a beleza da forma entre os templos dos ídolos e as colinas desajeitadas; de facto, como pode haver beleza sem forma?... Nos velhos dias degradados em que ele tinha andado enrolado no lençol multicor de S. Marcos, era agora oferecido algo mais precioso do que mosaicos: a harmonia entre o trabalho do homem e a terra em cima da qual eles se erguem, a civilização que escapou à confusão, o espírito numa forma razoável, subsistindo com carne e sangue. Escrevendo postais ilustrados aos seus amigos hindus, sentiu que todos dariam pela falta das alegrias por ele agora sentidas, as alegrias da forma, e que isto constituía barreiras sérias. Eles apreciariam a sumptuosidade de Veneza, não a sua forma. [22]

Desvantagens da imaginabilidade

Um ambiente altamente visível tem também as suas desvantagens. Uma paisagem carregada de significados mágicos pode inibir actividades práticas. Os Aruntas enfrentavam a morte, mas preferiam isto a deslocar-se para uma área mais favorável. Os túmulos ancestrais na China ocupam desesperadamente terra necessária para o cultivo, e entre os Maoris, alguns dos melhores locais para plantações são proibidos devido à sua importância mítica. Quando não existe um sentimento especial em relação a uma terra, a exploração torna-se mais fácil. Até o uso conservador de fontes pode ser enfraquecido, onde a orientação habitual não permite uma adaptação fácil a novas técnicas e necessidades.

Geoghehan refere-se à riqueza de nomes para os locais nas ilhas Aleutas, mas acrescenta que existem tantos nomes particulares para cada uma das pequenas características, que os habitantes de uma ilha muitas vezes nunca ouviram os nomes dos locais de outras ilhas. [26] Um sistema altamente diferenciado, onde a abstracção e a generalidade faltam, pode, de facto, reduzir a comunicação.

Pode ter consequências de um outro tipo. Stehlow diz-nos acerca dos Aruntas:

> Uma vez que cada aspecto da paisagem, proeminente ou não, já está associado com um ou outro destes mitos, podemos compreender a apatia extrema dos esforços literários... os seus antecessores não lhes deixaram um único cenário livre, que eles pudessem preencher com criaturas da sua própria imaginação... a tradição sufocou realmente o impulso criativo... mitos de nativos pararam de ser inventados há muitos séculos... eles são, no conjunto, preservadores sem inspiração... uma raça mais decadente do que primitiva. [75]

Se é desejável que um ambiente evoque imagens vivas, é igualmente desejável que estas imagens sejam comunicáveis e adaptáveis às necessidades práticas em evolução e que possam desenvolver novos agrupamentos, novos significados, nova

poesia. O objectivo deve ser um ambiente imaginável, que seja, ao mesmo tempo, aberto a mudanças.

Como exemplo peculiar de como este dilema pode ser resolvido, mesmo de modo irracional, tomemos a pseudociência chinesa da geomancia. [32] Esta é uma complicada tradição da influência paisagística, sistematizada e interpretada por professores. Trata dos ventos do mal que podem ser controlados por colinas, rochas ou árvores, que parecem bloquear fendas perigosas, e com espíritos aquáticos bons, atraídos por meio de fontes, cursos de águas e drenagens. As formas dos aspectos circundantes são interpretados como simbolizando os vários espíritos neles contidos. Este espírito pode ser tido como útil ou como inactivo e inútil. Pode ser concentrado ou disperso, profundo ou à superfície, puro ou misto, fraco ou forte, e tem de ser usado, controlado ou reforçado por plantações, construções, torres, pedras, etc. As interpretações possíveis são muitas e complexas; é um campo imensamente vasto que os peritos exploram em todas as direcções. Divorciada da realidade como esta pseudociência é, tem, contudo, duas características interessantes para os nossos objectivos: primeiro, o facto de ser uma análise aberta do meio ambiente: são sempre possíveis novos significados, nova poesia e desenvolvimentos posteriores; em segundo lugar, conduz-nos ao uso e controlo das formas exteriores e às suas influências: acentua a energia e iniciativa humanas, como capazes de dominar e modificar o universo. Talvez haja aqui obstáculos, como em dois caminhos para construir um ambiente imaginável, que não é ao mesmo tempo sufocante e opressivo.

B. O USO DO MÉTODO

Na aplicação do conceito básico de imaginabilidade à cidade americana foram usados dois métodos principais: a entrevista a um pequeno conjunto de cidadãos, tendo em conta a sua imagem do meio ambiente e um exame sistemático da imagem ambiental evocada por observadores treinados no terreno. O valor destas técnicas é uma questão importante, especialmente por um dos objectivos do nosso estudo ser o desenvolvimento de métodos adequados. Nesta questão geral estão incluídas duas diferentes: (a) até que ponto os métodos são dignos de confiança, até que ponto eles são verdadeiros quando indicam uma determinada conclusão? e (b) até que ponto estes métodos são úteis? Terão as conclusões valor para planear decisões e é o esforço despendido compensador do resultado?

A entrevista básica consiste essencialmente em pedir para desenhar um esboço da cidade, incluindo uma descrição detalhada de um número de percursos através da cidade, e, ainda, uma descrição breve das partes que o entrevistado achou mais distintivas ou vivas para a sua memória. Esta entrevista foi conduzida de modo a, em primeiro lugar, pôr à prova as hipóteses de imaginabilidade; em segundo lugar, para conseguir uma aproximação às imagens públicas das três cidades tomadas como exemplo, que pode ser comparada às conclusões acerca do reconhecimento do terreno e, assim, contribuir para o desenvolvimento do *design* urbano; em terceiro lugar, desenvolver um método prático para deduzir qual a imagem pública de uma cidade qualquer. Em relação a estes objectivos, o método mostrou-se bastante útil, exceptuando as dúvidas levantadas quanto à generalidade da imagem pública assim obtida, como referiremos adiante.

A entrevista era composta pelas seguintes questões:

1. Quando ouve a palavra Boston, de que se lembra imediatamente que simboliza a palavra para si? Como faria a descrição física de Boston, em linhas gerais?

2. Gostaríamos que fizesse rapidamente um mapa do centro de Boston, da Avenida Massachusetts em direcção ao centro da cidade. Faça-o tal como se estivesse fazendo uma descrição rápida da cidade a um visitante, não esquecendo as suas características principais. Não contamos com um desenho apurado, mas apenas com um esboço grosseiro. (O entrevistador deve anotar dados sobre a sequência usada ao desenhar o mapa.)

3a. Dê-me, por favor, uma descrição completa e explícita das direcções por si usadas quando vem do trabalho para casa. Faça a descrição de si próprio quando faz este percurso e descreva a sequência do que pode ver, cheirar e ouvir ao longo do caminho, incluindo o que é para si importante e as indicações de que um estranho necessitaria para tomar as mesmas decisões na escolha do caminho que por si são tomadas. Estamos interessados na descrição física das coisas. Não é importante lembrar-se do nome de ruas ou locais. (Durante esta fase da entrevista, o entrevistador tem de levar o entrevistado, no caso de ser necessário, a fazer descrições mais detalhadas.)

b. Tem algumas sensações emocionais particulares acerca das diversas partes do seu caminho? Quanto tempo leva a percorrê-lo? Há locais no percurso onde se sente inseguro acerca da sua localização? (A questão 3 deve ser repetida por uma ou mais viagens, isto é, «vá a pé do Hospital Geral de Massachusetts até à Estação Sul» ou «vá de carro de Faneuil Hall até Symphony Hall».)

4. Agora, gostaríamos de saber quais os elementos do centro de Boston que considera mais distintivos. Podem ser grandes ou pequenos, mas diga-nos quais os que, para si, são mais fáceis de reter na memória. (Para cada grupo de dois ou três elementos citados na resposta à pergunta 4, o entrevistador faz a pergunta seguinte.)

5a. Seria capaz de me descrever —? Se para lá fosse levado de olhos vendados e no local lhe tirassem a máscara, quais os elementos que usaria para identificar o local onde se encontrasse?

b. Tem alguns sentimentos emotivos para com —?

c. Mostra-me onde, no seu mapa, a — se encontra? (e se for apropriado:) Onde estão os seus limites?

6. É capaz de me mostrar a direcção norte, no seu mapa?

7. A entrevista está agora acabada, mas poderia ajudar se conversássemos dois ou três minutos livremente. (O resto das perguntas são inseridas informalmente:)

a. O que acha que estamos a tentar saber?

b. Que importância têm a orientação e o reconhecimento dos elementos da cidade para as pessoas?

c. Sente alguma satisfação em saber onde está e para onde vai? Ou alguma contrariedade, em caso contrário?

d. Acha Boston uma cidade onde a orientação e a identificação de partes são fáceis?

e. Quais são as cidades com boas probabilidades de orientação, entre aquelas que conhece? Porquê?

Esta entrevista é longa, dura cerca de hora e meia, mas é quase sempre ouvida com muito interesse pelos indivíduos e por vezes com alguma emoção. Todas as fases foram gravadas e depois transcritas, uma actuação que permitiu gravar todos os detalhes, pausas e inflexões de vozes.

Dezasseis dos entrevistados em Boston estavam suficientemente interessados numa segunda sessão. Nesta eles foram confrontados com uma quantidade de fotografias de Boston, tiradas de forma a cobrir todo o bairro de forma sistemática, mas dadas ao entrevistado escolhidas ao acaso. Inserimos ainda, na colecção, fotografias de outras cidades. Primeiramente, pedimos às pessoas para agruparem as fotografias do modo que lhes parecesse mais natural, e em seguida pedimos-lhes que identificassem o maior número de fotos possível, dizendo quais as indicações nelas existentes para tal identificação. As fotografias já identificadas foram então reunidas e o entrevistado deveria dispô-las de tal forma que cada uma estivesse, em relação às outras, no local onde, na realidade, o que as fotografias representavam se situava, elaborando uma espécie de mapa da cidade.

Por fim, os voluntários foram levados para a rua para efectuarem uma das imaginárias viagens de que anteriormente tinham falado: a do Hospital Geral de Massachusetts até à Estação Sul. Foram acompanhados pelo entrevistador e foi também usado um gravador portátil. Pedimos às pessoas que escolhessem o caminho, que justificassem a escolha deste e não daquele outro caminho, e que dissessem quando se sentiam confiantes ou perdidos.

Com o valor de um complemento deste pequeno conjunto, fizemos um estudo das respostas a pedidos de esclarecimento sobre a direcção a seguir, às perguntas feitas a transeuntes. Foram escolhidos seis destinos-padrão: a Avenida Commonwealth, a esquina das Ruas Summer e Washington, Scollay Square, o Edifício John Hancock, Louisburg Square e o jardim público. Foram, do mesmo modo, escolhidos cinco pontos-padrão: a entrada principal do Hospital Geral de Massachusetts, a velha Igreja do Norte, na parte norte da cidade, a esquina da Avenida Columbus e da Rua Warren, a Estação Sul, e Arlington Square. Em cada ponto, o entrevistador no passeio perguntava as direcções de cada um dos destinos a atingir, interpelando quatro ou cinco dos transeuntes que por ali passavam. Perguntava: «Como posso chegar a —?»; «Como sei que estou lá, quando lá chegar?»; «Quanto tempo vou demorar a lá chegar?».

Para uma comparação com estas descrições subjectivas da cidade, documentos como fotografias aéreas, mapas, diagramas de densidade, de costumes ou de formas de edifícios podem

Associação Salgado de Oliveira de Educação e Cultura
Biblioteca - UNIT

parecer uma descrição «objectiva» da forma física da cidade. Se não considerarmos a sua objectividade, tais coisas são bastante inadequadas para tais fins, por serem demasiadamente superficiais e ainda insuficientemente generalizadas. A variedade de factores que pode ser calculada é infinita e descobrimos que a melhor comparação com as entrevistas foi a gravação de uma outra resposta subjectiva, mas neste caso sistemática e observante, usando categorias que se tinham revelado significantes na análise de entrevistas-piloto, feitas anteriormente. Uma vez que era claro que as entrevistas eram uma resposta à vulgar realidade física, a melhor maneira de definir essa realidade não era através de um método quantitativo «factual», mas através da percepção e avaliação de alguns observadores do terreno, treinados para observar cuidadosamente e com uma especial atenção prioritária em relação a um conjunto de objectos, de elementos urbanos que até à data se tinham revelado importantes.

A análise do terreno foi eventualmente simplificada, tornando-se uma cobertura sistemática da área, percorrida a pé por um observador treinado, anteriormente instruído acerca do conceito de imaginabilidade. Ele fez o mapa da área, indicando a presença, visibilidade e inter-relações entre os elementos marcantes, nós, vias, limites e bairros, e anotando a força e a fraqueza da imagem destes elementos. Esta cobertura era seguida por vários percursos «problemáticos» através desta área, pondo à prova a compreensão da estrutura no seu total. O observador dividia os elementos em categorias de maior e menor relevância, sendo os de «maior» aqueles que se revelavam excepcionalmente fortes e vivos e perguntava-se continuamente qual a razão da fraqueza ou poder da identidade do objecto, por que razão esta ligação é clara ou obscura.

O que aqui está sendo anotado é uma abstracção, não a realidade física, mas as impressões generalizadas que a forma real causa num indivíduo treinado de uma certa forma. Este mapa era, sem dúvida, traçado independentemente da análise das entrevistas e eram necessários, pelo menos, três ou quatro dias para uma área desta extensão. A descrição de dois elementos no Apêndice C ilustrará a espécie de detalhe usado em tais avaliações.

Na primeira análise do terreno desenvolveram-se as hipóteses principais com respeito aos tipos de elementos, de como eles se organizam e o que contribui para uma forte identidade. Estas foram as hipóteses postas à prova e clarificadas nas entrevistas. Um objectivo secundário era desenvolver a técnica para uma análise visual da cidade, que fosse capaz de deixar antever a imagem pública dessa cidade. Com vista a estes dois objectivos, o método mostrou-se eficiente, exceptuando o facto de estar ainda muito agarrado a pequenos elementos únicos, menosprezando a sua estruturação no todo visual complexo.

Fig. 35 a 46 pág. 159 a 164

As figuras 35 e seguintes, até à 46, ilustram as imagens de três cidades, como elas derivam do consenso de entrevistas verbais e esboços, e ainda do nosso próprio reconhecimento do terreno. Para tornar possível uma comparação, cada um dos

mapas foi desenhado na mesma escala e foram usados os mesmos símbolos.

Podem fazer-se aqui algumas generalizações respeitantes às relações entre os dados derivados das entrevistas, independentemente do reconhecimento do terreno. As análises do terreno em Boston e Los Angeles mostraram-se, surpreendentemente, antevisões claras das imagens derivadas do material de entrevistas verbais. Em Jersey City, tão pobre em diferenciações, a análise do terreno previu apenas uns escassos dois terços da imagem da entrevista, mas mesmo aqui encontraram-se alguns elementos relevantes que não apareciam no outro. Em todos os casos o alinhamento relativo dos elementos é bastante consistente. A análise do terreno feita a pé induziu em dois erros: uma tendência para menosprezar elementos de menor importância para a circulação automóvel e uma tendência para passar por cima de algumas características de menor importância de bairros, que são particularmente importantes para indivíduos, devido ao estatuto social que reflectem. O nosso método referente ao terreno é, portanto, carente de uma revisão suplementar feita, desta vez, usando um automóvel, para que possa ser definido como uma técnica, capaz de prever a composição provável da imagem de modo bem sucedido, permitindo efeitos «invisíveis» de prestígio social e o fixar casual da atenção em ambientes visualmente indiferenciados.

Fig. 47, pág. 165

Se na relação entre o esboço feito por um indivíduo e a sua entrevista pessoal se notava, em alguns casos, uma fraca ligação, a existente entre o conjunto de esboços e de entrevistas verbais era bastante boa. De novo os elementos mais importantes raramente apareciam apenas numa das fontes. Contudo, os esboços mostraram tendência para um maior começo, isto é, os elementos que aparecem com menor frequência nas entrevistas não chegam, geralmente, a aparecer nos esboços e geralmente são menos frequentemente desenhados do que mencionados verbalmente. Este efeito é, de novo, mais notado em Jersey City. Para além disto, os esboços costumam acentuar as vias e excluir partes especialmente difíceis de desenhar ou localizar, embora estas partes sejam identificáveis, tais como um elemento marcante «sem base» ou uma estrutura de ruas altamente complicada. Mas estes são efeitos de menor relevância e podem compensar-se. O conjunto dos esboços, tendo em conta a identificação de elementos, assemelha-se muito às entrevistas verbais.

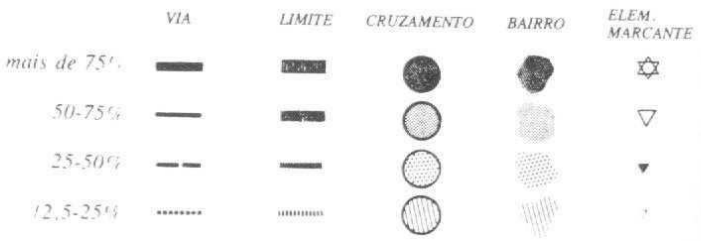
Uma discrepância maior revela a comparação destas duas fontes, se tivermos em atenção as ligações e a organização geral. As ligações mais conhecidas e importantes mantêm-se nos esboços, mas muitas outras desaparecem. Talvez as dificuldades de desenhar e de simultaneamente ajustar os diversos elementos façam com que os esboços se revelem, indevidamente, fragmentados e distorcidos. Não são um indício da estrutura de ligações conhecida dos indivíduos.

A enumeração de aspectos distintivos provou, finalmente, ser a mais adequada de todas as medidas, excluindo muitos

elementos que apareciam nos esboços e assinalando, apenas, os mais fortemente mencionados na análise do terreno ou nas entrevistas verbais. Este método particular parece convir às características proeminentes de uma cidade — a sua essência visual.

O teste de reconhecimento fotográfico confirma, também, os resultados verbais. Por exemplo, a Avenida Commonwealth e o rio Charles foram facilmente reconhecidos por mais de 90% das pessoas: a Rua Tremont, o Boston Common, Beacon Hill e a Rua Cambridge foram, igualmente, rápida e especificamente identificados. As outras fotografias servem para confirmar a estrutura na concentração irreconhecível da parte sul da cidade, na base do Edifício John Hancock, na área da parte oeste e da Estação Norte e nas ruas laterais da parte norte.

Legenda para as figuras 35 — 46



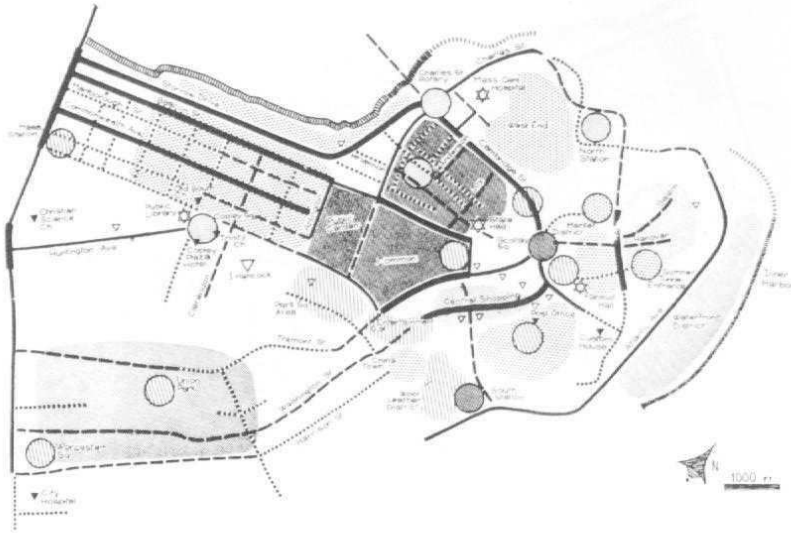
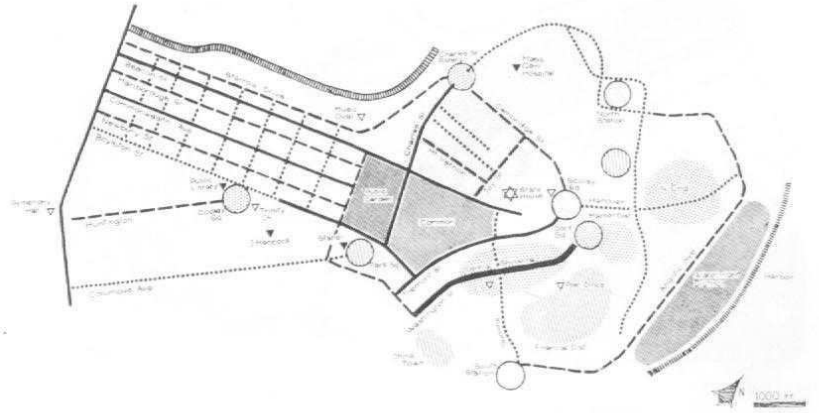


Fig. 35 — A imagem de Boston derivada das entrevistas verbais

Associação Salgado de Oliveira de Educação e Cultura
Biblioteca - UNIT

Fig. 36 — A imagem de Boston derivada dos esboços



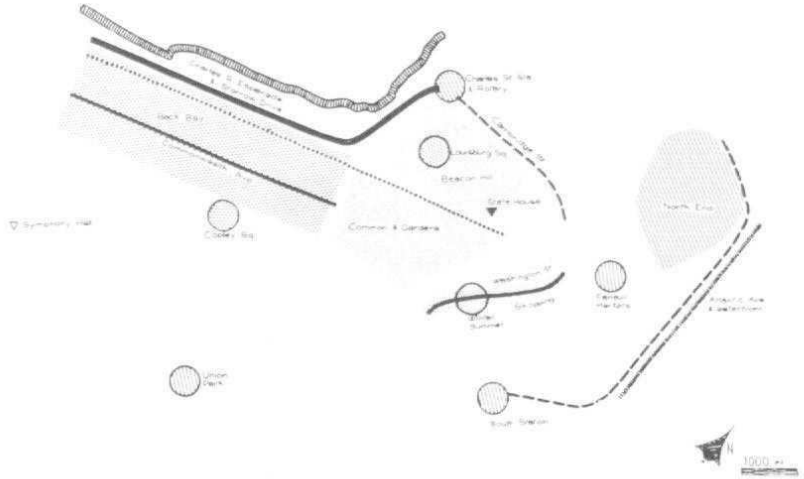
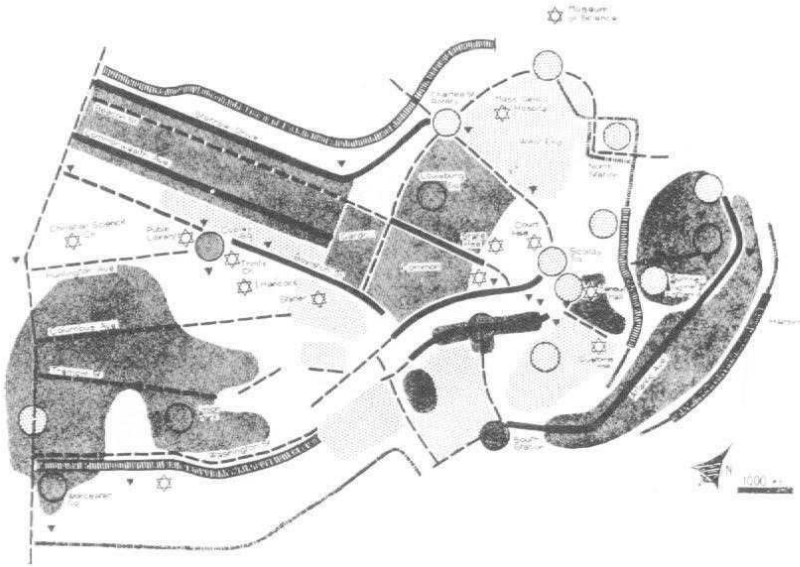


Fig. 37 — Os elementos distintivos de Boston

Fig. 38 — A forma visual de Boston como é vista no terreno



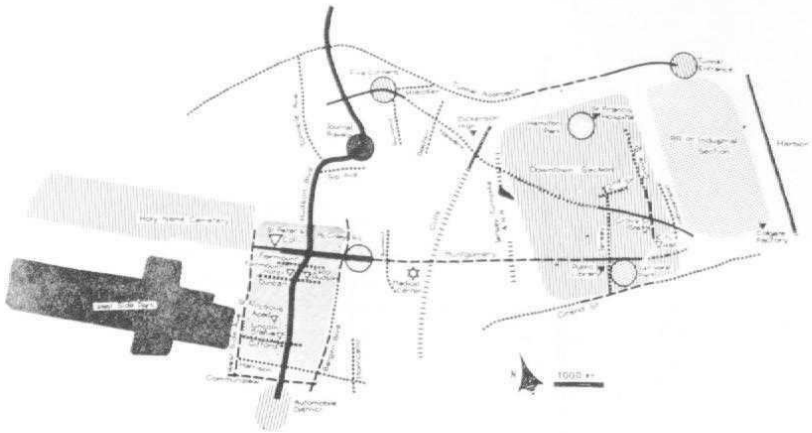
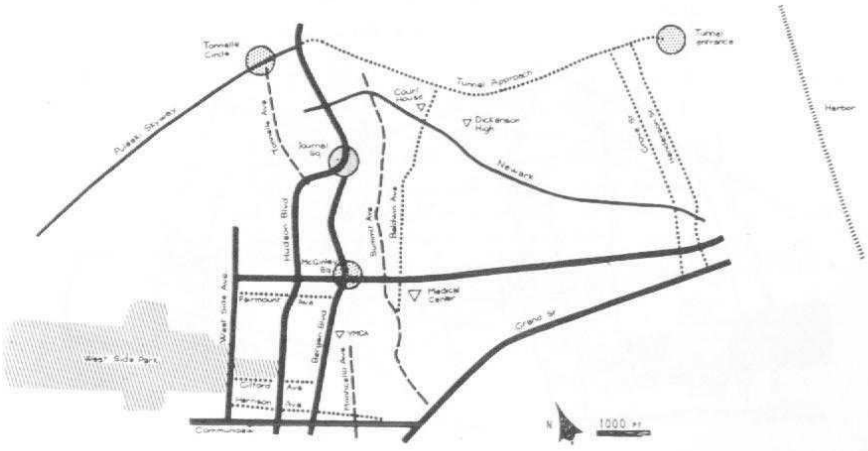


Fig. 39 — A imagem de Jersey City derivada das entrevistas verbais

Fig. 40 — A imagem de Jersey City derivada dos esboços



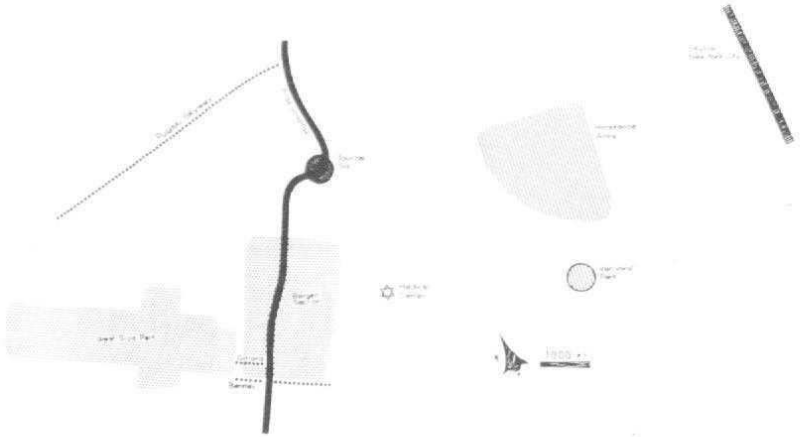
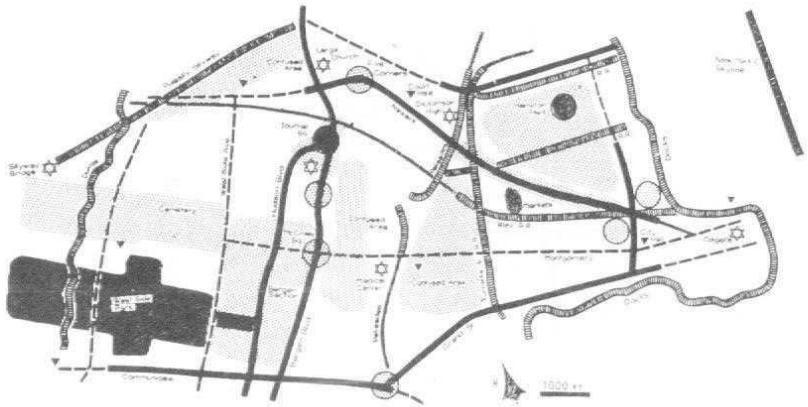


Fig. 41 — Os elementos distintivos de Jersey City

Fig. 42 — A forma visual de Jersey City como é vista no terreno



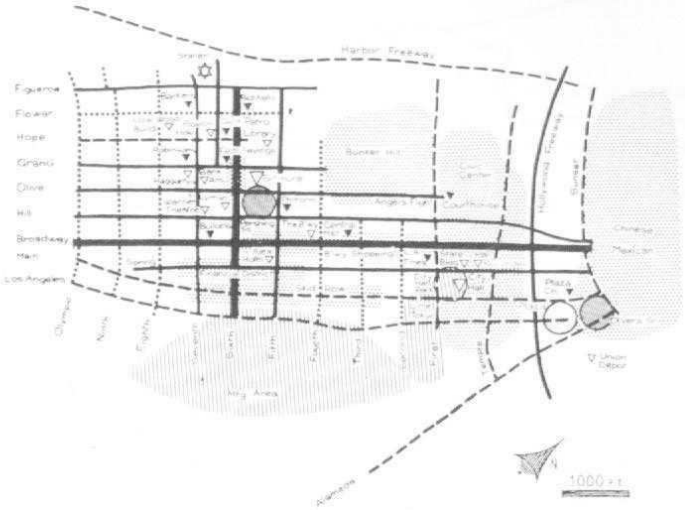
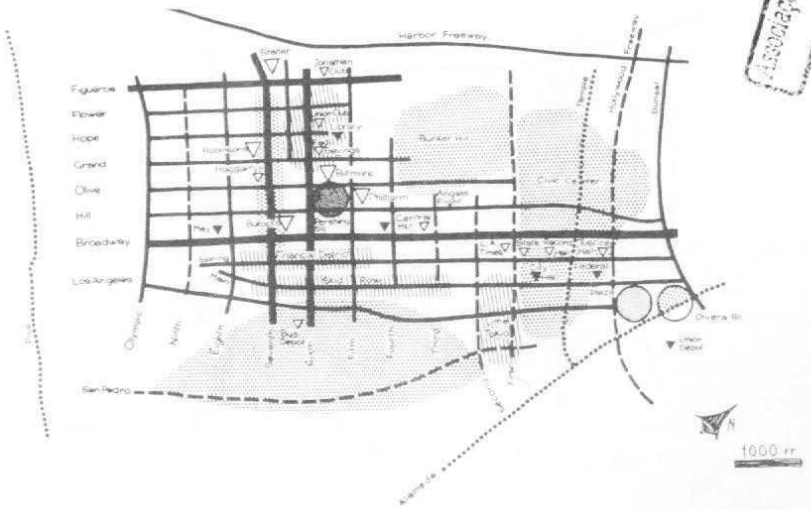


Fig. 43 — A imagem de Los Angeles derivada das entrevistas verbais

Fig. 44 — A imagem de Los Angeles derivada dos esboços



Associação Salgado de Oliveira de Educação e Cultura
Biblioteca - UNIT

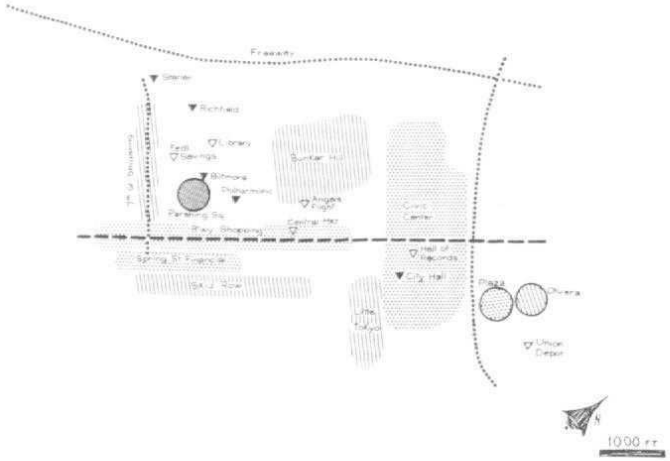
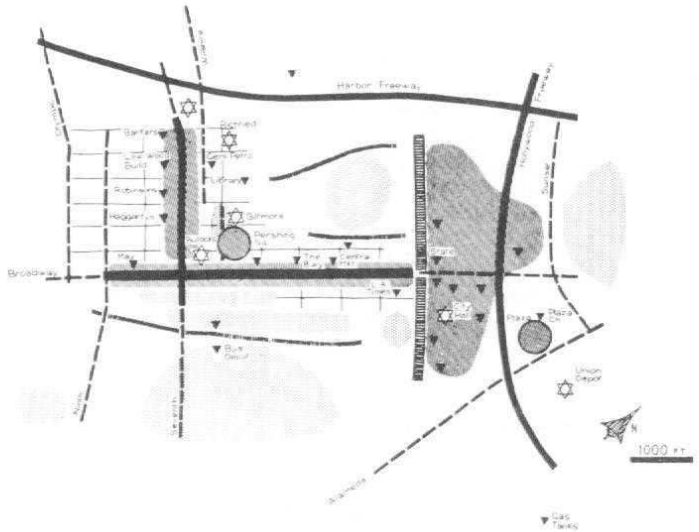


Fig. 45 — Os elementos distintivos de Los Angeles

Fig. 46 — A forma visual de Los Angeles como é vista no terreno



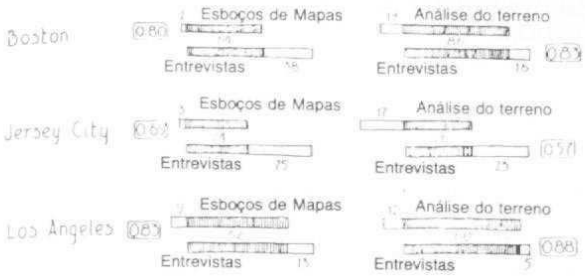
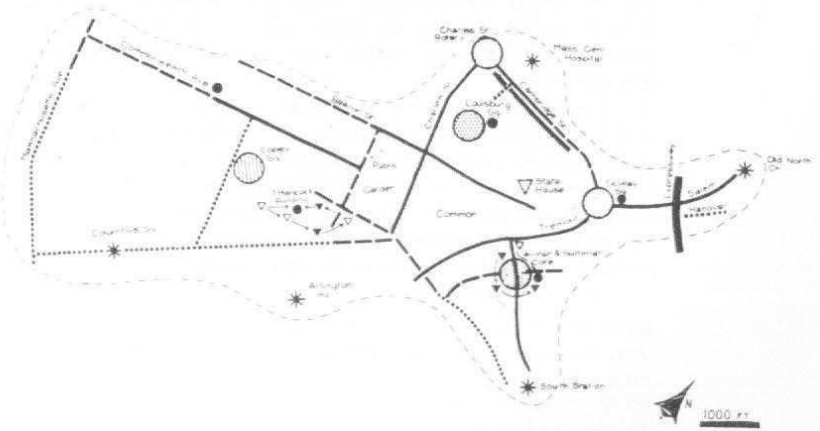


Fig. 47 — Sobreposição entre entrevistas, esboços e análise do terreno

A figura 48 é uma compilação gráfica dos elementos mencionados por 160 transeuntes, quando, interpelados nas ruas, lhes era perguntado o que já mencionámos anteriormente. De novo a imagem de conjunto para estes entrevistados apressados era semelhante ao conjunto de outros dados. A importância fundamental era dada às ruas que conduziam a circulação, afastando-se do ponto onde as perguntas eram feitas. É necessário relembrar que a área em questão era, apenas, a que continha o conjunto de ruas possíveis entre a origem e o destino (a linha de união). A presença de espaços em branco fora desta área é insignificante.

Se é certo que estes métodos revelaram muita consistência interna, podem ser levantadas duas críticas contra a eficiência do conjunto de entrevistados. De início, o conjunto era bem pequeno: 30 pessoas no caso de Boston, metade deste número em Jersey City e em Los Angeles. Seria impossível generalizar

Fig. 48 — A imagem de Boston derivada das entrevistas de rua



a partir destes dados e afirmar que tinha sido descoberta a imagem pública «verdadeira» da cidade. Foi necessário este tamanho reduzido, devido ao tipo de inquérito que fizemos, e devido à quantidade de tempo de análise morosa e experimental. Obviamente, impõe-se uma repetição do teste com um conjunto mais vasto de pessoas e com uma técnica mais rápida e precisa.

Uma segunda crítica possível é a da natureza desequilibrada do conjunto de entrevistados. No que respeita à idade havia um consenso (a partir da adolescência), bem como em relação ao sexo. Todos conheciam bem o meio ambiente e excluímos especialistas, como desenhadores de cidades, engenheiros, arquitectos. Mas devido a precisarmos de voluntários para estes primeiros esforços, o conjunto estava desequilibrado no que diz respeito a classes e ocupações profissionais, sendo essencialmente composto por pessoas da classe média, profissionais e directores. Há, por isso, uma forte tendência de classe influenciadora dos resultados e portanto deveriam ser feitos novos testes com um conjunto de pessoas, não só maior em número mas também mais representativo da população em geral.

A falta de uma distribuição verdadeiramente casual do local de residência e de trabalho de cada um também foi negativa, embora tivéssemos feito um esforço para reduzir este aspecto ao seu ponto mais insignificante. Em Boston a quantidade de entrevistados vindos do norte e oeste da cidade era muito pequena, isto é, uma correlação das diferenças de classe. A aglomeração é inevitável e real quando se trata do local de trabalho, mas deveria ser corrigida em relação ao da residência. Actualmente, tudo indica que a existência de uma distribuição residencial de pessoas completamente casual mude a imagem geral tanto como o faça o equilíbrio de classe. Algumas áreas são julgadas como sendo fracas ou fortes sem que isso tenha uma relação directa com a familiaridade ou desconhecimento das mesmas. As entrevistas de rua que incluíram um número mais vasto de pessoas e uma distribuição bem mais casual dentro das diversas classes tendiam, de forma geral, a confirmar os dados das entrevistas mais longas, dentro dos limites da informação delas obtida, fornecidas de modo bastante apressado. A crítica ao número e conjuntos usados pode, por isso, ser formulada do seguinte modo:

Em primeiro lugar, a consistência interna dos dados recolhidos nas diversas fontes sugere que os métodos usados dão, de facto, uma visão bastante confiante do composto da imagem urbana, retida pelos cidadãos particularmente entrevistados, e que estes métodos são aplicáveis a diferentes cidades. O facto de imagens de cidades diferentes serem também diferentes, prova a importância do papel da forma visual.

Em segundo lugar, apesar da sua pequena relevância, a tendência de classe e da localização parcial destes entrevistados, houve indicação de que a imagem do composto pode ser uma primeira aproximação grosseira da verdadeira imagem pública. Contudo, teremos de melhorar a tendência e o tamanho do conjunto de entrevistados.

Uma vez que o grupo era pequeno, não foram feitas tentativas de o subdividir e investigar as imagens individuais dos diferentes subgrupos de idade, sexo e outros. O grupo foi analisado como um todo e nunca tivemos em linha de conta o passado dos indivíduos, excepto na análise da tendência geral do todo. As provas em grupos diferentes seriam, sem dúvida, um inquérito interessante.

Até este momento, o estudo tem mostrado definidamente apenas a existência de uma imagem consistente que é usada para descrever ou recordar a cidade na ausência do facto real. Isto pode ser muito diferente da imagem usada quando operando no meio ambiente. Os únicos testes feitos a esta discrepância foram os percursos efectuados por alguns e as entrevistas de rua. As últimas pareceram confirmar a imagem recordada, embora fossem limitadas no seu alcance pela sua natureza verbal. Os dados recolhidos no terreno dão-nos uma resposta ambígua. No terreno foram seguidas rotas diferentes das mencionadas nas entrevistas nos escritórios, mas a estrutura geral pareceu ser semelhante. Nas gravações feitas na rua apareceram muitos mais elementos marcantes. Infelizmente, estas gravações foram, por razões técnicas, escassas e insatisfatórias. De uma forma semelhante, existe uma diferença entre a imagem comunicada a uma pessoa em retrospectiva e a usada no local quando a comunicação entre pessoas é desnecessária. No entanto, é provável que estas duas não sejam totalmente separadas, mas que se entrelacem. Pelo menos, o material mostra correlações entre acções e a imagem comunicada e indica o forte significado emocional desta última.

O tipo hipotético dos elementos (cruzamento, bairro, elemento marcante, limite, via) foi, em grande parte, confirmado pelas informações recolhidas depois de algumas modificações. Não pelo facto de estas categorias terem provado a sua existência, como arquétipos platónicos, mas por terem abrangido os dados de um modo útil, sem esforço. As vias revelaram-se o elemento dominante em termos de quantidade e existia uma estabilidade notável entre as três cidades na percentagem de elementos totais incluídos em cada uma das categorias. A única excepção era a mudança na atenção das ruas e dos limites para os elementos marcantes, notada em Los Angeles. Esta foi uma mudança significativa para uma cidade onde os automóveis desempenham um papel importante, mas pode talvez ser devida à diferenciação na rede de ruas.

Se os dados sobre os elementos e os seus tipos era adequado, houve, por outro lado, uma falta de informação sobre as inter-relações de elementos, modelos, sequências e totais. Teremos de desenvolver outros métodos, de forma a nos podermos aproximar destes aspectos vitais.

O método como base para o design

Talvez o melhor meio de resumir esta crítica geral do método seja a recomendação de uma técnica de análise de ima-

Associação Salgado de Oliveira de Educação e Cultura
Biblioteca - UNIT

gem, concebida de modo a descongestionar as dificuldades acima mencionadas e desenvolvida de forma a formar a base de um plano para a forma visual futura de qualquer cidade.

O processo pode começar com dois estudos. O primeiro seria um reconhecimento generalizado do terreno feito por dois observadores experimentados, cobrindo a cidade tanto a pé como usando um veículo, tanto de dia como de noite, suplementando esta cobertura através de alguns percursos «problemáticos» como o que já citamos. Tudo isto culminaria com um relatório da análise em forma de mapa, que trataria dos aspectos fracos e fortes, bem como do modelo geral e das suas partes.

Um passo paralelo seria a entrevista a largos grupos, organizada de forma a condizer com as características gerais da população. Este grupo, que poderia ser entrevistado em simultâneo ou separadamente, responderia a quatro questões básicas:

a. Desenho de um pequeno esboço da área em questão, mostrando os aspectos mais interessantes e importantes e dando a um estranho conhecimento suficiente para que este se pudesse deslocar sem dificuldades de maior relevo.

b. Fazer uma lista das partes da cidade consideradas mais distintivas, explorando o entrevistado o significado de «partes» e de «distintivas».

c. Elaboração de um esboço, semelhante ao primeiro, da rota e dos acontecimentos ao longo de uma ou duas viagens imaginárias, escolhidas de forma a cobrir o comprimento e a largura da área.

d. Dar respostas breves a perguntas do tipo: «Onde fica —?».

Estes testes seriam analisados com base na frequência com que os elementos fossem mencionados, nas suas relações, na sequência usada durante o desenho, na composição da imagem.

O reconhecimento do terreno e a entrevista a largos grupos seriam então comparadas, visando o estabelecimento de uma relação da imagem pública com a forma visual, analisando inicialmente os aspectos fracos e fortes de toda a área e identificando os pontos críticos, as sequências ou modelos que merecessem a nossa atenção.

Uma segunda investigação destes problemas críticos seria, então, realizada. Far-se-iam entrevistas individuais a um pequeno grupo, pedindo para localizar elementos críticos seleccionados, usar-se-iam em curtos percursos imaginários, descrever-se-iam, far-se-iam deles esboços, discutindo as sensações e as lembranças que deles cada um guarda. Algumas pessoas podem vir a ser levadas a efectuar realmente estas localizações especiais, percorrendo pequenas distâncias onde estes elementos se situem, discutindo-os e descrevendo-os no local. Poder-se-á perguntar também a transeuntes casuais qual a direcção a seguir para chegar a um determinado elemento, partindo de pontos diferentes da cidade.

Quando acabarmos a análise deste segundo estudo nos seus problemas e conteúdo, deve ser levado a cabo um reconhecimento intensivo do terreno destes elementos. Seguir-se-ão estu-

dos detalhados da identidade e estrutura sob diversas condições de luz, distância, actividade e movimento. Estes estudos servir-se-ão dos resultados das entrevistas, mas não se confinarão a eles. Os estudos detalhados de Boston, no Apêndice C, são modelos possíveis.

Todo este material seria por fim sintetizado numa série de mapas e relatórios que dariam a imagem pública básica da área, os problemas e os aspectos fortes gerais, os elementos críticos e as inter-relações, com as suas qualidades detalhadas e possibilidades de mudança. Um plano para a futura forma da região poderia ser baseado numa tal análise, continuamente modificada e actual.

Sugestões para uma futura pesquisa

A crítica precedente e muitas das páginas em capítulos anteriores apontam para problemas sem resolução. Alguns procedimentos de análise são muito óbvios, outros, até mais importantes, são difíceis de entender.

O passo seguinte será, obviamente, o uso da técnica analítica acima descrita, para avaliar um conjunto da população mais adequado. As conclusões de um tal trabalho seriam muito mais seguras e poderia ser aperfeiçoada uma técnica adequada à aplicação prática.

O nosso conhecimento acerca deste tema seria enriquecido se se aplicassem estudos comparativos a uma maior quantidade de ambientes do que as três cidades agora analisadas. Cidades muito recentes e outras muito antigas, muito compactas e muito dispersas, ambientes muito caóticos ou muito ordenados, todos podem criar diferenças características nas suas imagens. Qual é a diferença da imagem pública de Manhattan da de uma pequena aldeia? Será uma cidade à beira de um lago mais fácil de conceptualizar do que outra situada junto de um complexo dos caminhos-de-ferro? Tais estudos forneceriam quantidades enormes de material sobre os efeitos da forma física, dos quais o planeador de cidades se poderia servir.

Seria também interessante aplicar estes métodos a ambientes de escala diferente ou de funções diferentes: a um edifício, por exemplo, ou a uma paisagem; a um sistema de transporte ou a uma região num vale. Em termos de necessidades práticas, a aplicação destas ideias e o seu ajustamento à região metropolitana é, de facto, mais importante, pois esta região parece encontrar-se, presentemente, para além de todas as possibilidades de compreensão.

As diferenças-chave podem igualmente centrar-se no próprio indivíduo. À medida que o planeamento se torna num aspecto mundial e os planeadores elaboram projectos para as pessoas do seu país e para outros de outros países, conclui-se, necessariamente que o que se descobriu na América não é uma simples derivante da cultura local. Como será que um hindu ou um italiano olha para a sua cidade?

Estas diferenças tornam o trabalho do analista difícil, não só a nível internacional como dentro do seu país. Pode ser-se prisioneiro de um modo de pensar regional ou, isto particularmente na América, do modo de pensar da sua classe. Se as cidades vão ser usadas por muitos grupos de pessoas, é importante saber como os grupos de maior peso imaginam a sua cidade. O mesmo pode ser dito acerca de verificações significantes no tipo de personalidade. O presente estudo tratou apenas dos factores comuns no conjunto.

Seria interessante verificar se alguns dos tipos de imagens que parecem ter aparecido — os que usavam sistemas estáticos hierárquicos, *versus* os que usavam ligações dinâmicas; ou os das imagens concretas *versus* os das abstractas, por exemplo — são tipos estáveis, não transferíveis ou são simplesmente o resultado de um treino ou de um meio particulares. Para além disto, como se relacionam estes tipos? Poderá um sistema dinâmico da imagem ser também estruturado posicionalmente? Poderá também investigar-se a relação entre a imagem da memória comunicável e a usada em operações imediatas no terreno.

Todas estas questões têm um interesse mais do que teórico. As cidades são o *habitat* de muitos grupos e só através de uma compreensão das imagens de grupo e das individuais, bem como das suas inter-relações, pode construir-se um ambiente satisfatório para todos. Até que tais conhecimentos sejam adquiridos, o desenhador tem de continuar a ter confiança no denominador comum ou na imagem pública, e tentar conceber uma variedade de tipos de imagem de edifícios tão vasta quanto lhe for possível.

Os estudos presentes confinaram-se às imagens existentes num determinado tempo. Seríamos capazes de as entender muito melhor se soubéssemos como elas se desenvolvem: como constrói um estranho a imagem de uma nova cidade? Como desenvolve uma criança a imagem do mundo? Como podem tais imagens ser ensinadas, comunicadas? Quais são as formas mais adequadas para o desenvolvimento da imagem? Uma cidade necessita tanto de uma estrutura óbvia, que pode ser entendida imediatamente, como de uma estrutura potencial que permitirá a cada um a construção de uma imagem mais complexa e compreensível.

O constante reconstruir da cidade causa um outro problema: o ajustamento da imagem à mudança externa. À medida que o nosso *habitat* se torna mais fluido e mutável, é mais difícil saber como se pode manter a continuidade da imagem através destes níveis. Como se adapta uma imagem às mudanças e dentro de que limites isto é possível? Quando é que a realidade é ignorada e destroçada para que o mapa se mantenha? Quando se desfaz a imagem e à custa de quê? Como pode isto ser evitado através de continuidades físicas, ou como pode a criação de novas imagens ser facilitada, no caso da destruição já ter acontecido? A construção de imagens ambientais abertas a uma mudança é um problema especial: imagens que são, contudo e

apesar de tudo, elásticas perante inevitáveis situações de *stress*.

Isto leva-nos de novo à ideia de que a imagem não é apenas o resultado das características externas, mas igualmente o produto do observador. Por isto, seria possível melhorar a imagem através de uma educação. Poder-se-ia conduzir um estudo bastante útil seguindo a ideia de que uma pessoa pode ser ensinada a saber orientar-se no seu ambiente urbano: através de museus, leituras, passeios na cidade, projectos de escola, etc... Aliado a isto, está o uso potencial de indicações simbólicas: mapas, sinais, diagramas, máquinas indicadoras do caminho a seguir. Um mundo físico aparentemente desordenado pode ser clarificado pela invenção de um diagrama simbólico que explica as relações dos aspectos principais, de tal forma que favorece o desenvolvimento da imagem. Um bom exemplo de tal caso é o mapa em forma de diagrama do metropolitano da cidade de Londres, eminentemente exposto em cada estação.

Talvez a direcção mais importante para futuros estudos tenha sido citada já diversas vezes: a falta de compreensão da cidade e da sua imagem como um campo total, a falta de inter-relação de elementos, modelos e sequências. A percepção da cidade é, na sua essência, um fenómeno temporal e está dirigida para um objecto de grande escala. Se queremos apreender o ambiente como um todo orgânico, então a clarificação das partes no seu contexto imediato é apenas um passo elementar. Será extremamente importante encontrar caminhos de compreensão e manipulação do todo ou pelo menos para o tratamento dos problemas de modelos sequenciais e patentes.

Pode suceder que alguns destes estudos sejam quantificados — serem, por exemplo, analisados em relação ao número de parcelas de informação necessária para especificar as direcções mais relevantes de uma cidade ou em relação à redundância relativa. A velocidade de identificação pode ser investigada, tal como a redundância desejável para a sensação de segurança e o número de parcelas que uma pessoa pode reter em memória em relação ao seu ambiente. Isto refere-se, de novo, à possibilidade de indicações simbólicas ou de máquinas auxiliares já mencionadas.

Mas parece provável que o centro do trabalho deixe escapar quantidades e, pelo menos temporariamente, que o modelo e a consideração de sequências sejam consideradas como direcção primordial. Intimamente ligada com estas últimas está a técnica de representação de modelos complexos, temporariamente extensos. Embora esta seja uma consideração técnica, é,contudo, básica e difícil. Antes de podermos entender ou manipular tais modelos, temos de encontrar caminhos para representar a sua essência de tal forma que eles possam ser comunicados sem a repetição da experiência original. Este é um problema bastante frustrante.

Uma vez que o nosso interesse fundamental no problema era como manipuladores do *habitat* físico, a tentativa do uso destas ideias no *design* de tais problemas também seria importante para a lista de estudos futuros. O *design* potencial da ima-

Associação Salgado de Oliveira de Educação e Cultura
Biblioteca - UnIP

ginabilidade deveria ser explorado e a afirmação de que ele pode formar a base para o plano urbano deveria ser posta à prova.

Neste momento, os tópicos mais importantes para estudos futuros parecem ser estes: a aplicação do conceito de regiões metropolitanas; a sua extensão a uma consideração de diferenças de grupos relevantes; desenvolvimento da imagem e o seu ajustamento a mudanças; a imagem da cidade como um todo, um modelo temporariamente extenso; o potencial do *design* do conceito de imaginabilidade.

C. DOIS EXEMPLOS DE ANÁLISE

Como exemplos do tipo de análie visual detalhada de elementos urbanos que pode ser efectuada no terreno e de como esta análise pode ser relacionada com os resultados das entrevistas, descreveremos duas localidades adjacentes em Boston: o bairro de Beacon Hill, altamente identificável, e o nó confuso constituído por Scollay Square, situado mais abaixo. A figura 49 mostra a posição estratégica destes dois elementos no centro de Boston e a sua relação com a parte oeste da cidade, com o bairro comercial do centro, com o Boston Common e com o rio Charles.

Fig. 49, pág. 174

Beacon Hill

Uma das últimas colinas originais da cidade, Beacon Hill, situa-se entre o centro comercial e o rio, opondo-se à corrente de trânsito norte-sul, visível de muitos pontos. O mapa de pormenor mostra a estrutura das ruas e a localização dos edifícios. Este é um local único, especialmente numa cidade americana, uma relíquia bem conservada desde o século XIX, ainda viva e útil; uma área residencial bastante íntima da classe média, imediatamente adjacente ao coração da cidade. Nas entrevistas, ela deu azo a uma imagem correspondentemente forte:

Fig. 50, pág. 174

Beacon Hill foi tida em conta por ser muito distinta, muitas vezes apreendida como símbolo de Boston, muitas vezes vista como que à distância. Era conhecida como sendo situada no centro da cidade, limitada nitidamente pela Rua Beacon e sendo, assim, fronteiriça ao Boston Common. Convencionalmente, a Rua Cambridge separa-a da parte oeste da cidade e, para a grande maioria, Beacon Hill acaba na Rua Charles,

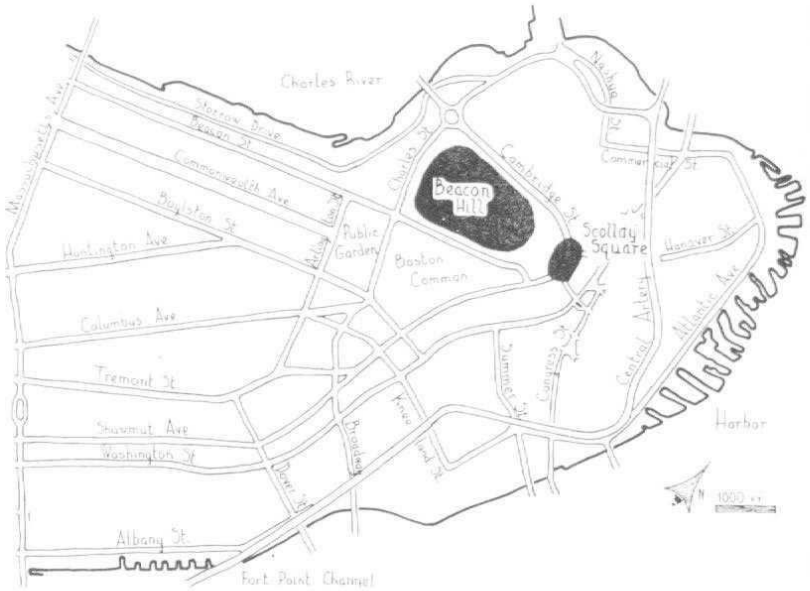
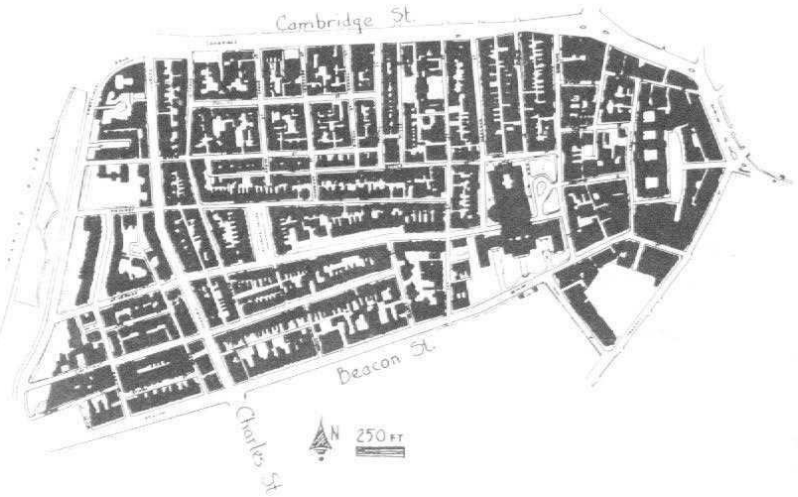


Fig. 49 — Localização de Beacon Hill e de Scollay Square na península de Boston

Fig. 50 — Ruas e edifícios, Beacon Hill



embora alguns incluissem nela, ainda que hesitando, a área mais baixa. Quase todos tinham a consciência da ligação com o rio. O quarto limite era incerto, normalmente representado pela Rua Joy ou Bowdoin, mas esta é uma área confusa que «de certo modo» acaba em Scollay Square.

Internamente, parecia ter duas partes distintas: um lado frontal e outro anterior, divididos social e visualmente ao longo da Rua Myrtle. O sistema de ruas era imaginado como sendo bastante paralelo, em boa ordem ou a direito, mas não muito bem encadeado e difícil de atravessar. A parte anterior era imaginada como um conjunto de várias ruas paralelas (sendo a Rua do Monte Vernon a mais frequentemente citada), com Louisburg Square numa ponta e a State House na outra. A parte posterior desce para a Rua Cambridge. A Rua Joy parecia ser muito significante como junção. As Ruas Beacon e Charles eram entendidas como parte de um todo, o mesmo já não acontecendo com a Rua Cambridge.

Mais de metade das pessoas expressaram-se do seguinte modo, quanto à sua imagem de Beacon Hill:

Uma colina nítida
estreita, ruas escuras
a State House
Louisburg Square e o seu parque
árvores
casas velhas e bonitas
tijolo vermelho
entradas emolduradas

Houve outras referências frequentes a:

passeios de tijolo
ruas empedradas
vistas do rio
uma área residencial
sujidade e lixo
distinções sociais
lojas de esquina na parte posterior
ruas bloqueadas ou curvadas
as vedações e estátuas, Louisburg Square
telhados variados
sinais na Rua Charles
a cúpula dourada na State House
janelas cor de púrpura
alguns blocos de apartamentos contrastantes

Foram ainda acrescentados outros comentários pelas últimas três pessoas:

carros estacionados
janelas salientes
trabalhos em ferro
casas situadas muito juntas
velhos candeeiros de rua
um «sabor» europeu

Associação Cultural de Língua de Educação e Cultura
Biblioteca - UNIT

o rio Charles
a vista do Hospital Geral de Massachusetts
crianças brincando na parte posterior
taipais negros
loja de antiguidades na Rua Charles
casas de três ou quatro andares

A situação casual e rápida de interpelar pessoas para perguntar por direcções, causou um número de comentários surpreendentes. Essencialmente estes comentários incluíam: é uma colina e temos de subir pelas ruas ou as escadas para lá chegar. É marcada pela State House, que tem uma cúpula dourada e escadas. Faz fronteira com o Boston Common, com a Rua Beacon como um limite, e inclui o Louisburg Square com um parque e uma vedação. Várias contribuições foram dadas por duas ou mais pessoas: tem árvores, é um bairro residencial da classe privilegiada, fica perto de Scollay Square, nela se situam as Ruas Joy, Grove e Charles. Estes comentários, com o seu carácter breve, ecoaram os resultados das entrevistas mais intensivas.

Olhemos para a realidade física, sublinhando estes temas que apareceram na imagem de Beacon Hill. O bairro parece, de facto, coincidir de muito perto com uma colina nítida e única, cujas encostas descem para as Ruas Charles e Cambridge. A inclinação continua passando a Rua Cambridge até à parte oeste, mas de facto a mudança de desnível, o ponto de inflexão da curva vertical, já está passado e esta inflexão parece ser o acontecimento mais significante do ponto de vista óptico. O limite da inclinação fica precisamente na Rua Charles e isto torna difícil a incorporação da área mais baixa em Beacon Hill, como veremos mais tarde. Contudo, nos outros dois lados as fronteiras como que usurparam terreno às encostas da colina. A Rua Beacon está em parte na encosta e o Common constitui substancialmente parte do mesmo aspecto topográfiço. Contudo, a mudança de espaço e de aspecto é forte de forma a conseguir superar esta indistinção e «Beacon Hill» começa nitidamente na Rua Beacon, embora a colina geográfica comece em Tremont.

Fig. 51, pág. 177

No entanto, no lado este a situação muda. Aqui, uma parte substancial da colina foi sobrecarregada com a construção comercial, de tal forma que Scollay Square fica na encosta da colina e a Rua Street tem um desnível ascendente. A realidade tem sido ignorada e contudo não existe uma grande abertura espacial que torne visível o que tem sido feito, nem tão-pouco uma mudança brusca de carácter que permite superar a continuidade da forma do terreno. Isto contribui, sem dúvida, para a confusão da imagem neste lado e para a incomodidade de espaço em Scollay Square.

Dentro da área da colina a sensação de desnível está sempre presente, visualmente e em termos de esforço físico e de equilíbrio. O facto de as inclinações das ruas se verificarem, principalmente em duas direcções, nos lados posterior e anterior, contribui para o ênfase destas áreas.

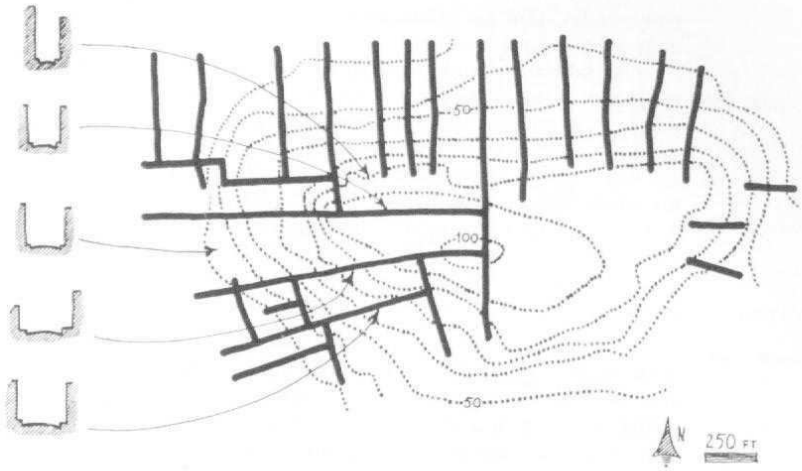


Fig. 51 — Inclinações de ruas, topografia e cortes

A qualidade espacial de desenvolvimento no lado anterior da colina é inconfundível. Consiste em corredores contínuos de ruas em toda a parte, numa pequena escala. As fachadas dos edifícios estão perto e estes têm, normalmente, três andares, dando a sensação de que estas filas de habitações são todas estruturas de uma única família. Apartamentos, casas espaçosas e instituições não são fáceis de distinguir. Dentro destes limites de carácter existem, contudo, significantes variações de proporção, como se mostra nas secções representadas em forma de diagrama. Existe uma mudança substancial na Rua Mt. Vernon, por cima de Louisburg Square, onde uma fila de casas «grandes» está recuada, permitindo o aparecimento de pequenos pátios frontais. Esta mudança notória e agradável não quebra a continuidade do todo.

Fig. 52, pág. 178

Na parte posterior, as proporções de espaço mudam de forma significativa; os edifícios passam a ter entre quatro e seis andares, perdendo nitidamente o carácter familiar. O espaço do corredor torna-se semelhante a uma garganta. Uma vez que o declive é aqui em direcção ao norte, a luz do sol nestas ruas é mais rara. Estas sensações de proporções espaciais, de luz, de desnível e de conotação social parecem ser primordiais nesta área.

As figuras 53 e 54 mostram, na colina, a localização de outros elementos temáticos que parecem identificar a imagem. Podemos, de novo, relembrar que estes são aspectos da parte anterior. A distribuição de passeios em tijolo, as lojas de esquina, as entradas emolduradas, os ornamentos em ferro, as árvores, alguns batentes pretos, tudo contribui para a originalidade da fachada frontal distinta da das traseiras. A concentração e a repetição de tais temas e o nível de manutenção evidenciado nos bronzes polidos, nas pinturas frescas, nas janelas bem or-

Fig. 53 e 54, pág. 179

namentadas, têm um efeito culminante que dá uma certa vitalidade à imagem da colina.

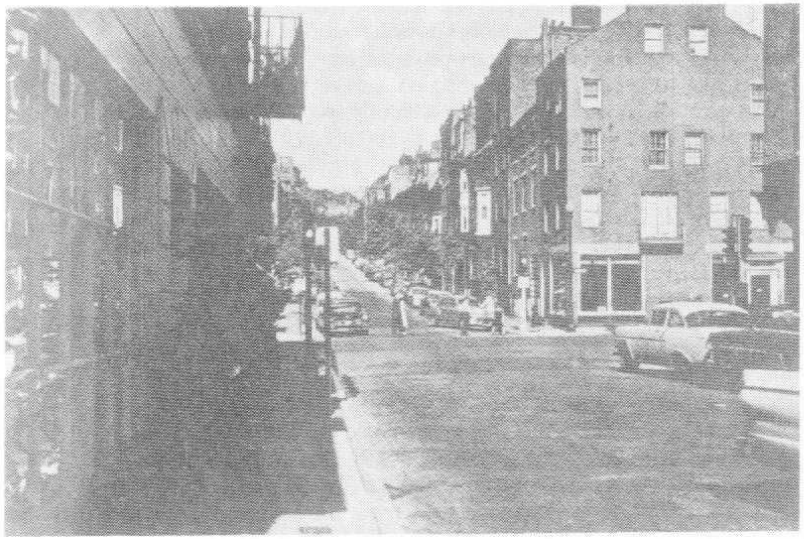
Fig. 55, pág. 180

As janelas salientes são menos características, exceptuando ao longo da parte baixa da Rua Pinckney, e as janelas cor de púrpura, popularmente associadas com a colina, são, de facto, raras. O mesmo acontece com os pavimentos empedrados, que em boa verdade são apenas visíveis em duas pequenas e estreitas faixas em Louisburg Square e ao longo da obscura Rua Acron. O tijolo é realmente o material de construção quase universal e embora isto seja difícil de distinguir em Boston, ele constitui um pano de fundo de cor e textura. Os velhos candeeiros de rua aparecem, também, espalhados por toda a área.

Fig. 56, pág. 181

As subáreas visuais da colina estão bem delineadas individualmente por características ópticas de espaço, desnível, hábitos, pavimento, vegetação e pormenores, tais como portas, batentes e ornamento em ferro. De modo geral, estes aspectos aparecem em conjunto, reforçando a distinção. Assim, a área anterior é de desnível íngreme, em direcção à Rua Charles, de corredores de ruas intimamente escalonados, de estruturas ornamentadas e bem conservadas, próprias de uma classe privilegiada, de sol, com ruas arborizadas e flores, passeios de tijolo, batentes pretos e portas emolduradas; uma área onde se encontram criadas, motoristas, velhinhas e carros caros nas ruas. A parte posterior, descendo em direcção à Rua Cambridge, com gargantas escuras, rodeadas de espaços descobertos, estruturas pobremente conservadas, contendo lojas de esquina, ruas sujas, crianças brincando pelas ruas. Algumas estruturas de pedra apa-

Fig. 52 — Olhando para a Rua Chestnut, da Rua Charles



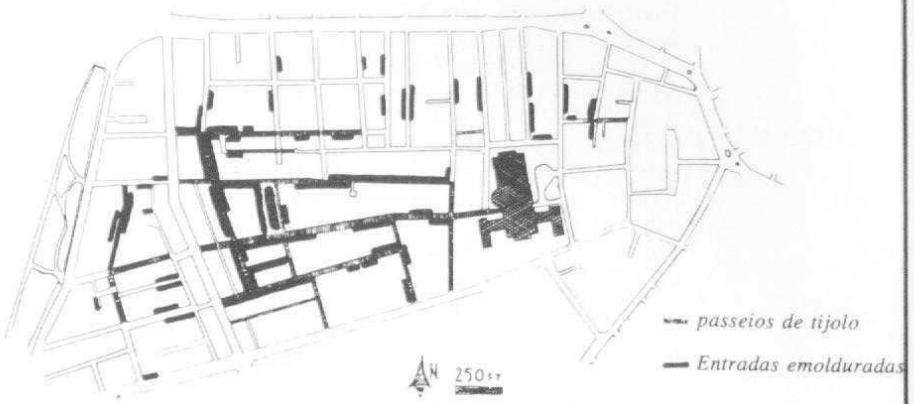
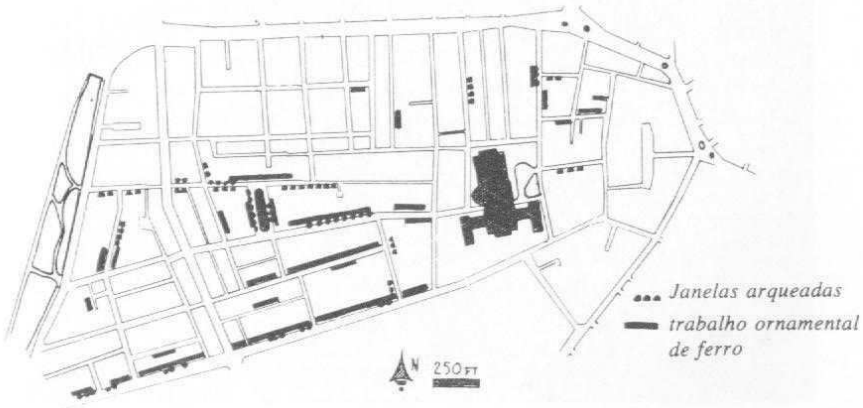


Fig. 53

recem por entre as de tijolo. As árvores vêem-se, agora, mais no pátios traseiros do que nas ruas.

A parte baixa de Beacon Hill, entre a Rua Charles e o rio do mesmo nome, partilha de muitas características da parte frontal: vegetação, estruturas de tijolo e passeios também deste material, entradas emolduradas e ornamentos de ferro, mas a falta de uma inclinação do terreno e a barreira constituída pela Rua Charles parecem colocá-la num rebordo classificatório. A própria Rua Charles é uma subárea, sendo uma rua comercial, de cunho especial, devido aos tipos de mercadorias aí vendidos, algo caros e nostálgicos, que são consumidos no cimo da colina. A distribuição de lojas de antiguidades ilustra bem este ponto. A área governamental, introduzida pela quebra que a State

Fig. 54

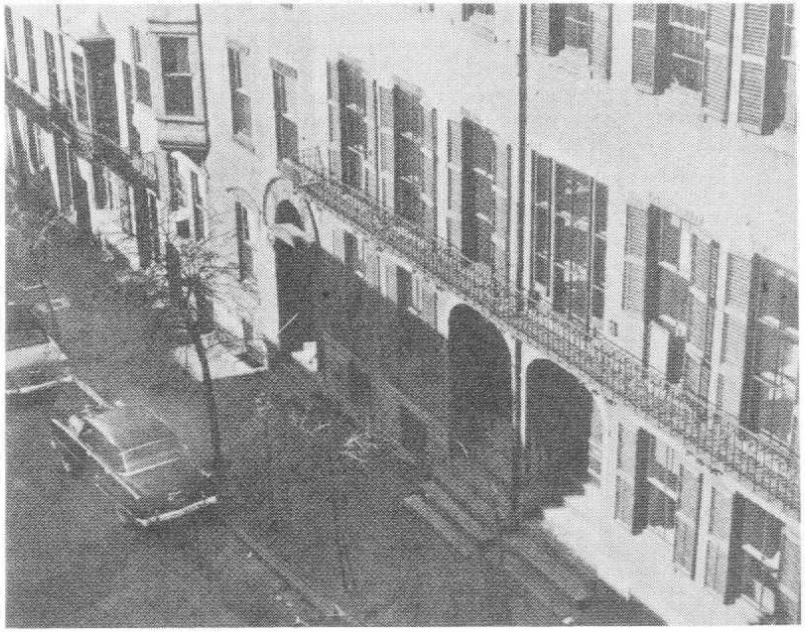


House representa, tem hábitos completamente diferentes, uma escala espacial e uma actividade completamente diferentes. Aí se situa a zona de transição entre as Ruas Hancock e Summerset, por baixo da Rua Deane, que tem exemplos dos aspectos de Beacon Hill: inclinação, passeios de tijolo, janelas salientes, entradas emolduradas e ornamentos de ferro. Mas está cortada; nela encontram-se lojas e igrejas misturadas com os costumes residenciais e a sua conservação refere uma classe social mais baixa do que a da parte frontal da colina. A falta de uma demarcação definida é mais uma causa da dificuldade de imaginar a forma da colina deste lado.

É interessante ver o efeito dos canais de circulação ou da sua falta. Os obstáculos que se apresentam ao movimento do lado frontal para o posterior, bem como o facto de a aproximação normalmente usada para atingir ambos os lados ser feita em direcções diferentes contribuem para o isolamento de cada um. A State House corta a Rua Bowdoin da área residencial, excepto no local da passagem confusa por baixo do arco, que tem uma aproximação altamente duvidosa do lado este. Num sentido ainda mais lato, a dificuldade de deslocação para Scollay Square torna-o «flutuante» em relação à colina.

Por outro lado, as ruas atravessadas têm uma maior importância: as Ruas Mt. Vernon, Joy, Bowdoin e Charles. Contudo, todas as ruas topologicamente regulares, e embora todas elas

Fig. 55 — A unidade temática de Beacon Hill



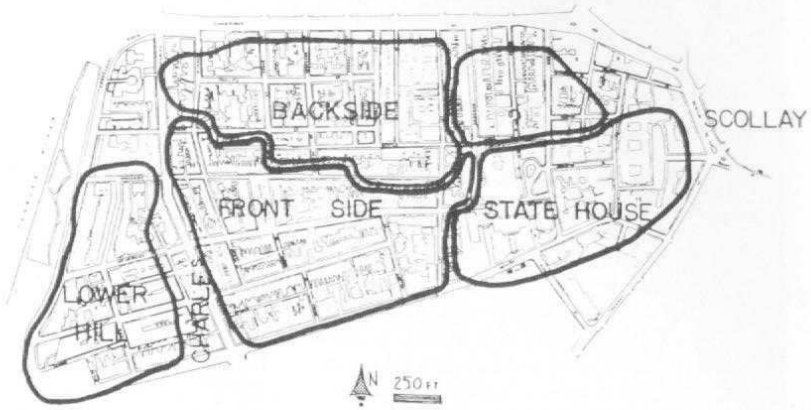
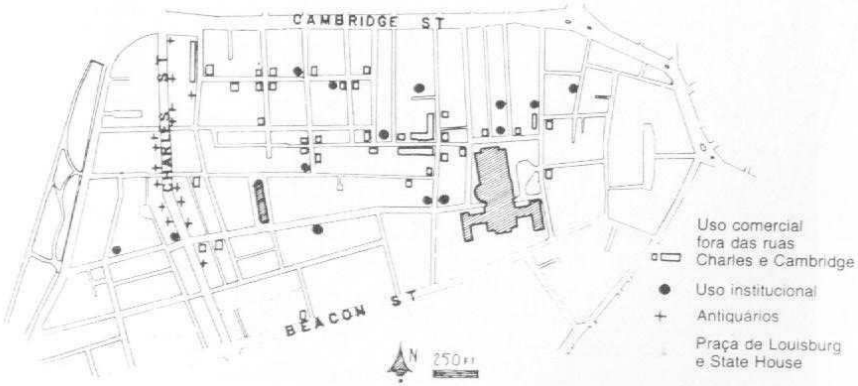


Fig. 56 — Sub-bairros em Beacon Hill

com nomes acima citados sejam atravessadas, estão opticamente bloqueadas, facto que reforça o carácter compacto, íntimo e a identidade da área. As Ruas Joy Bowdoin e Pickney são bloqueadas por curvas verticais; as Ruas Mt. Vernon, Cedar e Charles, por ligeiras curvas na horizontal. Todas as outras terminam mortas pela região. Assim, é impossível conseguir penetrar com a vista em qualquer dos pontos.

No entanto, existem algumas vistas bonitas da colina. Particularmente as do rio Charles, descendo Chestnut, Mt. Vernon, Pickney, Myrtle e Revere, vistas que derivam da inclinação destas ruas e da posição de enfilamento com o rio. Aparece a agradável vista do Common descendo a Rua Mt. Vernon em direcção à Rua Walnut. Todas as ruas em direcção ao norte na parte posterior da colina dão para o lado oeste da cidade, mas o

Fig. 57 — Elementos marcantes e hábitos comerciais



panorama dos telhados é quase esquecido, a não ser a vista do original Hospital de Bulfinch situado na Rua Anderson (que é também a única ligação entre a parte anterior e posterior entre as ruas Cedar e Joy). Subindo a Rua Pickney, damos com uma vista espantosa de uma torre da Custom House decapitada, enquanto subindo a Rua Chestnut se vê a cúpula dourada da State House, um panorama muito bonito.

Fig. 58

A State House, certamente, é o elemento marcante mais importante de Beacon Hill. A sua função e forma únicas, bem como a sua localização junto do topo da colina e a sua vista do Common, fazem dela a chave do centro de Boston como um todo. Louisburg Square é uma outra localidade básica, sendo um pequeno nó residencial no declive mais baixo da parte frontal. Não está visualmente exposto, nem fixo em relação ao topo ou sopé da colina, nem ligado por qualquer outro sinal. Por isso não é usado como um localizador mas como algo situado no interior da colina e como sendo o próprio epítome do seu carácter particular. Pode, de facto, ser notado como os aspectos da parte frontal estão todos eles aqui concentrados como aparecem na sua forma mais pura. O Largo é um espaço modelar com contraste em relação à área circundante e, contudo, expressa de forma muito nítida o carácter desta área. Nele se encontram as zonas famosas e pequenas de empedrado e um parque vedado e muito verde, ornamentado com estátuas, que atrai a atenção tanto pela sua vegetação como pela impossibilidade de «confusão» com outros. É interessante o facto de o parque estar situado na vertente da colina, pois embora torne a sua firme localização difícil no todo da estrutura, não parece perturbar a estabilidade visual do espaço imediatamente circundante.

Fig. 59, pág. 183

Fig. 58 — A State House

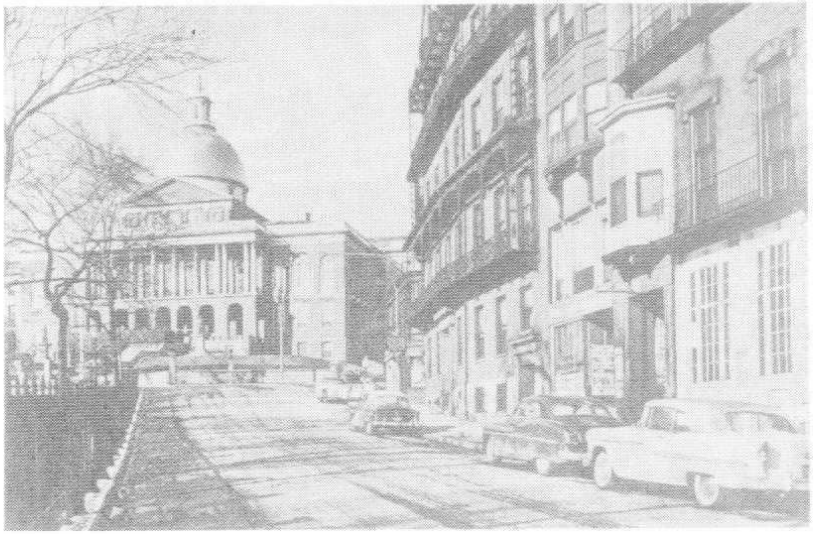


Fig. 59 — Louisburg Square

Na estrutura interna encontram-se outros elementos marcantes de alguma importância. Estes incluem: a Igreja Universalista nas Ruas Mt. Vernon e Charles, que é notável tanto pela sua posição como pela sua torre; a Escola de Leis de Suffolk em frente da State House na Rua Deane, que adiciona o seu tamanho ao carácter e à fronteira do bairro governamental; a Faculdade de Farmácia de New England, que se intromete no carácter residencial da Rua Mt. Vernon; o Instituto Carnegie nas Ruas Pickney e Anderson, que interrompe a continuidade das fachadas dos edifícios e marca o começo da parte posterior da colina. Na colina existem outras zonas não residenciais, mas elas desaparecem de modo gradual e surpreendente no pano de fundo geral. São muito poucos os elementos marcantes fora de Beacon Hill que dali se podem avistar e por isto a sua estrutura interna está entregue aos seus próprios recursos.

Fig. 57, pág. 181

A ligação da colina à parte oeste da cidade efectuada por uma fronteira demarcada e uma confusão de transição para Scollay Square, já aqui foram discutidas.

Que a colina dá para o Boston Common é um aspecto claro para todos, mas dever-se-ia acrescentar que a ligação directa entre ambos é muito fraca. Todas as passagens fáceis de um para o outro estão bloqueadas, excepto nas Ruas Charles, Joy e Walnut e a vista da grande quantidade de árvores verdes também não é possível. A vegetação da colina carece, assim, da continuidade que poderia ter tido em relação à do parque, se as

Associação Salgado de Oliveira de Educação e Cultura
Biblioteca - UNIFA

vias ou espaços abertos fossem perpendiculares à linha da Rua Beacon.

Quase todos se aperceberam de uma relação com o rio Charles, talvez devida à vista obtida descendo as ruas este-oeste, mas uma ligação pormenorizada era muito pouco clara devido à classificação duvidosa da área inferior, à aplanada costa e à dificuldade de atravessar Storrow Drive para chegar à água. A relação com o rio, evidente nas vertentes, desaparece à medida que nos aproximamos dele.

No vasto contexto de toda a cidade, Beacon Hill desempenha um papel importante, apesar do número restrito dos seus habitantes. Diferencia-se de qualquer outra área de Boston através das suas árvores, topografia, espaço de ruas, classe social, pormenor e estado de manutenção. A região que lhe é mais semelhante é a de Back Bay com continuidade de material, vegetação, associação e até certo ponto de costumes e estatuto. Mas muito diferente no que diz respeito à topografia, pormenor e estado de manutenção. É, no entanto, frequente que ambas sejam confundidas. A outra semelhança possível seria com Copps Hill, na parte norte da cidade: também situada numa colina, área antiga e residencial, mas com diferenças abissais de classe, espaço, pormenores, vegetação e carente de fronteiras.

Esta área única evidencia-se, portanto, do centro da cidade, ligando a Back Bay, o Common, o centro e a parte norte, potencialmente dominando e focando toda a região central. Também potencialmente, poderia explicar a mudança de direcção na margem do rio Charles, noutras condições difícil de recordar, vital em toda a estrutura urbana. Quando se avista Boston de Cambridge, a colina tem um papel importante, não só por alegrar as partes que no panorama aparecem mas ainda por explicar e articular a sequência destas: Back Bay-Beacon Hill-parte oeste. De outras partes da cidade, excepto do Common e da parte oeste, a colina não é vista como uma entidade devido à sua subida gradual e aos obstáculos intervenientes. Como um obstáculo ao trânsito, guia o fluxo à roda da sua base, conserva a atenção nas vias e nós circundantes: a Rua Charles a Rua Cambridge, Scollay Square.

Assim, a colina prova que é uma imagem cujas características físicas solidificam a força da imagem popular e que contém muitas ilustrações acerca dos efeitos psicológicos das disposições de vias, declives, espaços, fronteiras e concentração de pormenores. Também parece, apesar da sua força, não conseguir atingir o seu potencial como uma colina dominante, especialmente devido às suas divisões internas, as falhas na sua relação com o rio Charles, com o Boston Common e com Scollay Square; para além disto, podemos ainda mencionar a falta de exploração da sua eminência visual sobre a cidade, particularmente através de panoramas exteriores. O poder e a satisfação desta imagem urbana particular, a sua continuidade, humanidade e agrado são inconfundíveis.

Scollay Square

Scollay Square tem uma história completamente diferente, como nó estruturalmente vital, mas difícil de identificar e descrever. A sua localização em Boston, e o papel como intercâmbio de tráfego estratégico, pode de novo ser visto pelas referências à figura 49. A figura 60 é um mapa mais detalhado do Largo, ilustrando as suas características físicas principais.

Figs. 49 e 60 págs. 174 e 187

A imagem pública de Scollay Square é a de um nó de ruas em volta de Beacon Hill e entre a área central e a parte norte. Nele desembocam as Ruas Cambridge, Tremont, Court (ou seria a Rua State?) e uma série de ruas conduzindo para o Dock Square, Faneuil Hall, Haymarket Square e a parte norte. A Rua Hanover costumava marcar uma via clara em direcção à parte norte, mas está agora bloqueada, facto que dá azo a confusão. Scollay Square estendia-se, por vezes, de forma a incluir Bowdoin Square, outras vezes não.

A fascinante Pemberton Square era normalmente esquecida, excepto pelos mais velhos. A Rua Cambridge, no entanto, fazia uma ligação clara com Scollay Square e a sua curva era viva. A Rua Tremont era conhecida como desembocando no largo, mas o local não era sempre certo nem notado. Muitos pensavam que a Rua Washington ia também dar a Scollay Square e confundiam normalmente as Ruas Tremont e Court e a presença imaginária das Ruas Washington ou State. Se exceptuarmos a Rua Hanover, isolada, as ruas em direcção a Dock Square, parte norte, ou Haymarket Square não eram conhecidas individualmente ou diferenciadas. Pareciam descer da colina como um grupo, continuando em longas curvas. Mais importante de tudo eram as relações gerais de nível: Beacon Hill situava-se em cima, Scollay Square era como que uma plataforma no desnível da vertente, as Ruas Cambridge e Tremont seguiam em volta dos contornos, as outras ruas afastavam-se colina abaixo.

O largo não tinha forma, era difícil de visualizar, «apenas mais um cruzamento de ruas», embora o fim do largo Bowdoin fosse mais diferenciado do que o restante. A característica principal era a entrada da central para o metropolitano. Havia um tom dominantemente reconhecido como delapidação, costumes marginais e divertimentos de «classe inferior».

Mais de metade dos entrevistados acordaram nas expressões que se seguem:

A Rua Cambridge desemboca nele, curvando e estreitando. O largo situa-se a metade do caminho subindo a colina e as ruas sobem ou descem passando por ele.

Mais de um quarto achou que:

A Rua Tremont acaba no largo.
Há uma entrada para o metropolitano.
A Rua Hanover vai dar ao largo.
A Rua Court sai do largo, faz uma curva descendo a colina (ou será a Rua State?).

Por último, três pessoas afirmaram:

As ruas descem em direcção a Dock Square e Faneuil Hall.
Existem lá espaços abertos.
Existe uma relação confusa com a Rua Washington.

Os inquéritos feitos na rua forneceram os seguintes comentários, frequentemente repetidos:

Fica na linha do metropolitano.
A Rua Tremont desemboca nele.

Dois em cada quatro dos que interpelámos na rua acrescentaram:

A Rua Cambridge vai ter a este largo.
A Rua Washington vai ter ao largo (incorrecto)
Existe uma ilha subterrânea no meio.
As ruas descem ou sobem, passando por ele.
As ruas da parte norte dirigem-se a ele, para além de e por baixo da Artery.
Cinemas.
Um cruzamento de Boston, uma junção de ruas.
Um grande largo, um grande local.
Uma garagem num dos extremos.

Notoriamente, os comentários foram escassos em relação aos feitos a Beacon Hill, exceptuando enumerações de vias de ligação, sendo estas descritas de um modo abstracto e muitas vezes confuso. Contudo, Scollay Square desempenha um papel-chave em Boston, por mais cinzento que possa parecer.

Fig. 60, pág. 187

O Scollay Square da realidade situa-se num plano espacial bastante ordenado, sendo o largo (da Rua Sudbury à Rua Court) um rectângulo com pequenas ruas entrando nele e intervalos espaciais irregulares. No plano, o sistema de vias tem alguns aspectos razoáveis, tendo uma forma simples, esguia, com três filamentos adicionais de um lado e dois no outro. Em três dimensões, contudo, esta ordem não é visível: lados com fendas e a massa de trânsito fragmentam o espaço e o chão com cruzamentos oblíquos aumentam a confusão. Se existe algo a tentar

Fig. 61, pág. 189

salvar a sensação de segurança é o grande cartaz, um anúncio de cores aparatosas, virado para o largo, do lado das Ruas Sudbury e Cambridge, que acaba firmemente com o espaço, ainda que de um modo desajeitado.

A forma das vias é obscura devido a uma das artérias, a Rua Sudbury, ter a aparência de uma rua de menor importância e devido, também, à maioria das entradas das diversas ruas ser difícil de distinguir. A sensação de vertente da colina invade toda a área e os seus arredores e, enquanto destrói a impressão de estabilidade espacial, é a chave principal das relações com outras áreas fora de vista.

O espaço continua em direcção ao noroeste, pela larga Rua Cambridge rumo a Bowdoin Square, que constitui mais propriamente uma intersecção, uma variação da própria Rua Cam-

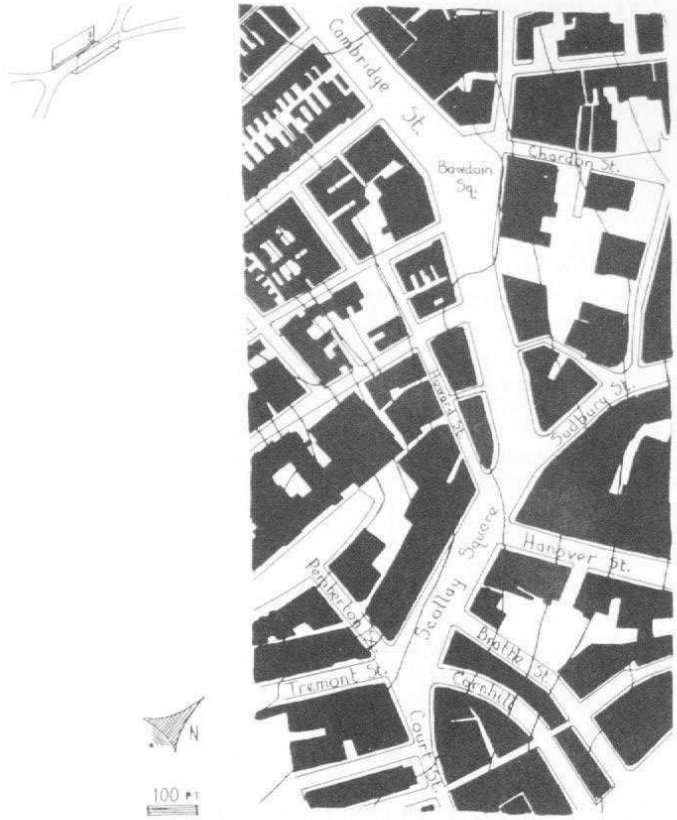


Fig. 60 — Ruas e edifícios, Scollay Square

brigde. Entre Scollay Square e Bowdoin Square, o espaço é essencialmente disforme e descontrolado, de tal forma a tornar precária a manutenção de direcção, exceptuando a pista fácil de seguir, constituída pelo fluxo de tráfego. O trânsito é, de facto, a sensação mais forte desta área. O largo está continuamente cheio de carros, e as linhas onde este trânsito é mais intenso são as vias-chave, independentemente das suas características visuais.

Dentro do largo encontramos muito pouco que possa dar-nos o aspecto de homogeneidade ou carácter. As estruturas são feitas de muitos materiais diversos e de diversas formas, tanto antigas como relativamente recentes. Contudo, os costumes e as actividades nos andares mais baixos denotam uma maior consistência. Em ambos os lados do largo existe uma fila contínua de

bares, restaurantes baratos, casas de divertimentos, cinemas, lojas baratas e de artigos de segunda mão, lojas de novidades, uma fila apenas interrompida por armazéns vazios, situados no leste oeste. Associados a estes costumes, estão tanto os pormenores físicos das fachadas e sinais de lojas como o carácter dos transeuntes, onde os desalojados, o alcoólico, o marinheiro completam as multidões próprias dos centros urbanos. À noite, o largo torna-se mais distinto do volume da parte central de Boston, pois as suas luzes e actividades, a sua população contrastam fortemente com o restante da cidade, escuro e calmo.

As principais impressões visuais de Scollay Square são, portanto, uma disformidade espacial, grandes quantidades de tráfego, vertentes inclinadas, uma homogeneidade de delapidação, costumes particulares e habitantes característicos. Na maior parte dos casos, estas características não são tão raras na cidade de modo a tornar este largo um local inconfundível. A delapidação e a variedade dos costumes são características comuns à grande maioria das localidades marginais dos centros urbanos e a combinação especial de costumes e habitantes repete-se ainda de modo mais vincado ao longo da Rua Washington, entre a Rua Dover e Broadway. O caos espacial na múltipla intersecção de ruas é um acontecimento vulgar em Boston e é fácil encontrarmos outros exemplos como Bowdoin Square, Dock Square, Park Square, Church Green, as Ruas Harrison e Essex. O grande plano rectangular de Scollay Square pode ser único, mas não é visualmente evidente. O desnível deste nó, bem como a sua relação estrutural com o todo de Boston são indubitavelmente a sua característica principal.

Uma vez que a função de Scollay Square é a da junção de vias, é importante que não seja encarado de forma estática, mas sim da forma como ele se revela quando dele nos aproximamos e afastamos. A aproximação feita pelo lado da Rua Tremont, que mergulha levemente no largo, revela o nó como sendo uma ameaça da massa de edifícios, o limite óbvio do bairro central de negócios, com o avistar, em primeiro lugar, de um velho edifício de tijolo e o sinal na esquina de Cornhill e, em seguida, um deslindar de espaço e sinais de resistência ao tempo, no lado esquerdo. Existe uma impressão de carros em massa.

A Rua Washington conduz-nos, antes de mais, a Dock Square, e a Rua Court, que é a ligação com o Scollay, parece ser uma rua de menor importância, embora a esquina seja marcada pela velha State House. A própria Rua Court nos conduz de um modo bastante gradual a Scollay Square.

A Rua Cambridge segue em direcção a sudeste de modo bem definido, para terminar no fim distinto e enorme, ainda que desprovido de uma face: o Edifício dos Telefones, no Bowdoin Square. Aqui, contudo, as ruas formam um caos espacial e todo o sentido de orientação ou destino se perde. Apenas uma curva, mais adiante, para a direita, na Rua Sudbury torna visível a configuração característica de bares, por detrás destes edifícios altos onde estão instalados escritórios e uma estação de metropolitano no centro.

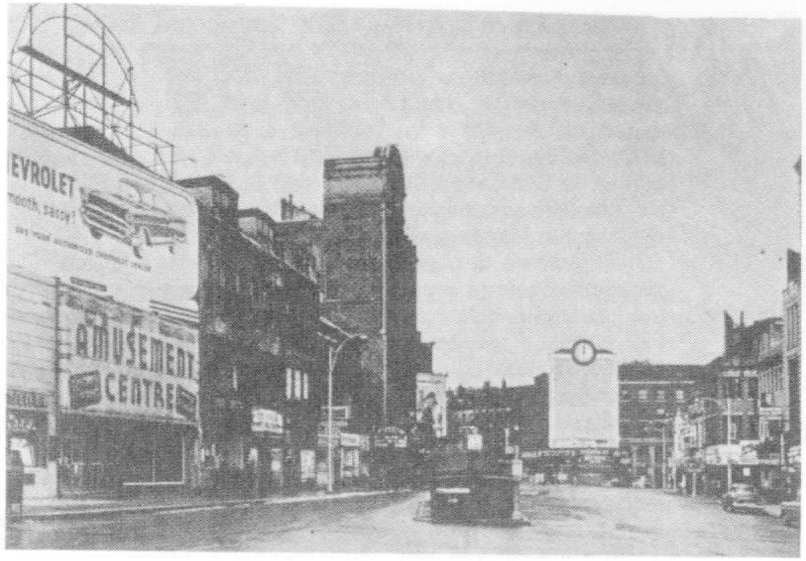


Fig. 61 — Scollay Square, olhando para norte

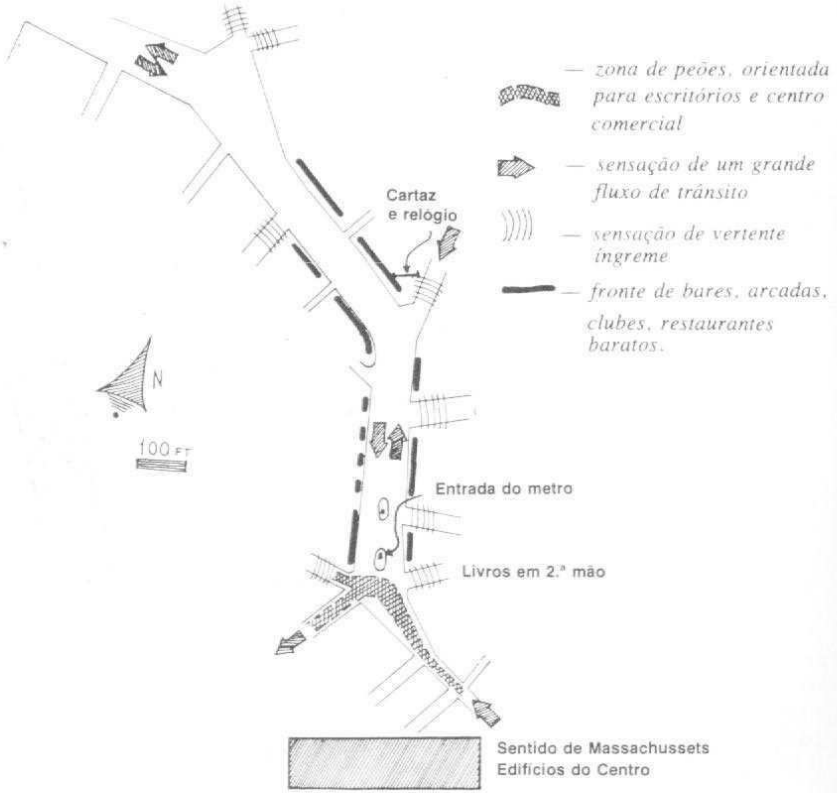
As ruas que descem a colina — Sudbury, Hanover, Brattle e Cornhill — todas têm uma nítida inclinação ao aproximarem-se do largo. Em cada uma delas existe um sentido de abertura para a frente, e talvez um crescente aparecimento de bares e outras casas do género, mas de forma geral o largo é muito menos perceptível do que a County Courthouse Annex, em Pemberton Square, que se vê na linha do horizonte. O Scollay Square parece ser simplesmente um fim ou uma curva numa rua. A curva ascendente em Cornhill é uma experiência espacial agradável (como se desejava quando ela foi planeada), mas a chegada a Scollay Square é absolutamente desinteressante. Do lado do cimo da colina, em Pemberton Square e na Rua Howard, o Scollay é indistinto. Assim, apenas a Rua Cambridge, apesar da confusão, para além da Rua Bowdoin, tem uma aproximação à qualidade de identidade.

A saída em direcção à Rua Cambridge é também relativamente clara, enquanto a anteriormente importante Rua Hanover é agora difícil de distinguir de tudo o resto, a não ser devido a uma largura maior em relação às outras. Também a Rua Sudbury contém, neste local, muito trânsito e parece, pelo seu tamanho e pelos seus lados, ser uma rua de muito pouca importância. A entrada da importante Rua Tremont, vista do norte, é notoriamente curvada e invisível. Muitos dos entrevistados tiveram dificuldade em localizar esta saída, mas uma vez encontrada, a direcção na Rua Tremont é muito clara, com o aparecimento sequencial de pistas como o Teatro de Beacon Hill, o parque de estacionamento, a Capela King, o Templo Tremont, o Granary Burying-Ground e o Common.

O espaço do largo segue nitidamente colina abaixo e levemente para a esquerda, através da Rua Court, embora o tráfego automóvel contradiga esta impressão, uma vez que se efectua em sentido único em direcção ascendente. Se continuarmos a andar pela Rua Court em sentido descendente, não existe uma indicação da presença da Rua Washington e apenas nos apercebemos da velha State House e de um local confuso. A relação da Rua Washington com Scollay Square permanece, assim, confusa e obscura em ambas as direcções.

O facto de as ruas Court e Cornhill entrarem no largo tão perto uma da outra é mais um factor de confusão e, no entanto, um quarteirão adiante elas seguem destinos que parecem psicologicamente tão separados como a Rua State e Dock Square. De novo concluímos que, caminhando para fora do largo, a Rua Cambridge é a única claramente identificável, embora o problema existente na Rua Tremont seja muito breve.

O largo adquire algumas ligações com o exterior, sem ser através de ruas ou declives, por meio de panoramas para o exterior. Nestes, incluem-se o Edifício dos Telefones em Bowdoin Square e a Courthouse Annex em Pemberton Square (que são, do ponto de vista arquitectónico, quase indistinguíveis se nos abstraírmos da sua altura), a torre da Custom House, altamente identificável, visível para sudeste, como a marca do extremo mais baixo da Rua State e da costa aquática. O mais marcante de tudo é a massa de edifícios de escritórios visível na linha do horizonte em direcção ao sul, que indica o bairro de Post Office Square e que torna clara a posição marginal de Scollay Square na fenda do centro do coração da cidade.



Ao contrário de Beacon Hill ou da Avevida Commonwealth, Scollay Square é essencialmente visível do lado exterior, exceptuando o caso de nos aproximarmos. Apenas os mais velhos se lembrariam da sua situação, notando a Courthouse Annex à distância, que se situa bastante próximo de Scollay Square.

Internamente, existem poucos aspectos que diferenciem direcções ou partes do largo. O principal elemento marcante é a entrada para a estação do metropolitano e o quiosque, que se mantêm firmes num pequeno espaço oval, no meio de todo aquele trânsito. Mas até isto é uma estrutura baixa e difícil de distinguir à distância. À primeira vista parece um letreiro com letras amarelas e um buraco no chão. O seu impacte é reduzido através do aparecimento de uma estrutura semelhante, também oval, mesmo por detrás. Esta segunda porta para o metropolitano é, contudo, uma saída apenas, pouco utilizada e sem um quiosque, portanto perceptualmente «morta». A entrada para o metropolitano, que parece situar-se, para todos, no «meio de Scollay Square», está, de facto, quase no fim. Um outro pormenor relevante no largo é a loja de tabaco com um letreiro luminoso, na esquina das Ruas Tremont e Pemberton, que se situa aos pés do Banco Suffolk e em contraste com a sua parede abrupta.

Dentro do largo existem algumas indicações direccionais, excepto para a inclinação lateral e para as linhas dominantes de trânsito, que conferem um sentido axial. Não se nota algum desnível digno de nota, quer no espaço quer no conjunto dos edifícios. Os edifícios altos na linha do horizonte em direcção ao sul e o cartaz terminal em direcção ao norte são as diferenças direccionais mais relevantes de todo o conjunto.

Contudo, existem diversos sinais direccionais na variedade de costumes e actividades. A densidade dos peões e do trânsito é maior na parte sul, onde se podem observar actividades destinadas, normalmente, a servir o centro comercial do coração da cidade: *drugstores*, restaurantes e tabacarias. Aqui, a massa de transeuntes é mista, composta habitualmente de empregados de escritório e lojistas. As lojas de mercadorias baratas reúnem-se mais no lado este do que oeste do largo, enquanto as casas desajeitadas e as pensões se situam do lado oeste, penetrando já em direcção às frestas da zona de transição para Beacon Hill. Os peões, aqui, são aqueles que normalmente são associados à imagem de Scollay Square. O conjunto de livrarias de segunda

mão em Cornhill constitui uma outra pista interna. As fendas da área norte vão desembocar em armazéns e sótãos. Assim, ainda que fisicamente rudimentar, Scollay Square é internamente diferenciado e está estruturado por declives, pelo trânsito, e pelo modelo de costumes.

Portanto, o largo precisa de uma identidade visual para condizer com a sua importância funcional, uma concretização de tais formas potenciais como a do espaço rectangular, o modelo em forma de fuso das suas ruas, a plataforma na vertente da colina. Para cumprir o seu papel estrutural, a ligação de cada uma das suas ruas importantes tem de ser claramente explicado, tanto para o exterior como para o interior. Potencialmente, poderia ter um papel visual ainda mais importante, como o velho ponto central da parte frontal na península de Boston, o centro da actividade de uma série de bairros (Beacon Hill parte norte, parte oeste, a área do mercado, o bairro financeiro, o bairro comercial do centro), o nó de ruas tão importantes como Tremont, Cambridge, Court, State, Sudbury; como a figura descendente central na trilogia descendente de plataformas: Pemberton, Scollay e Dock Square. Scollay Square não é apenas um local de costumes que impedem que gente fina se sinta mal — é também uma grande possibilidade de qualidade visual que se perdeu.

BIBLIOGRAFIA

1. Angyal, A., «Uber die Raumlage vorgestellter Oerter», *Archiv fur die gesamte Psychologie*, vol. 78, 1930, pp. 47-94.
2. Automotive Safety Foundation, *Driver needs in Freeway Signing*, Washington, Dezembro de 1958.
3. Bell, Sir Charles, *The People of Tibet*, Oxford, Clarendon Press, 1928.
4. Best, Eldson, *The Maori*, Wellington, H. H. Tombs, 1924.
5. Binet, M. A., «Reverse Illusions of Orientation», *Psychological Revue*, vol. 1, n.º 4, Julho de 1894, pp. 337-350.
6. Bogoraz-Tan, Vladimir Germanovich, «The Chukchee», *Memoires of the American Museum of Natural History*, vol. 11, Leiden, E. J. Brill; e New York, G. E. Stechert, 1904, 1907, 1909.
7. Boulding, Kenneth E., *The Image*, Ann Arbor, University of Michigan Press, 1956.
8. Brown, Warner, «Spatial Integrations in a Human Maze, *University of California Publications in Psychology*, vol. V, n.º 5, 1932, pp. 123-134.
9. Carpenter, Edmund, «Space Concepts of the Aivilik Eskimos», *Explorations*, vol. V, p. 134.
10. Casamajor, Jean, «Le Mistérieux Sens de l'Espace», *Revue Scientifique*, Vol. 65, n.º 18, 1927, pp. 554-565.
11. Casamorata, Cesare, «I Canti di Firenze», *L'Universo*, Marzo-Aprile, 1944, ano XXV, n.º 3.
12. Claparède, Eduard, «L'Orientation Lointaine», *Nouveau Traité de Psychologie*, tomo VIII, fasc. 3, Paris, Presses Universitaires de France, 1943.

Associação Sagrado de Oliveira de Educação e Cultura
Biblioteca - UNIT